



Lingua del documento : ▼ ECLI:EU:C:2023:743

Edizione provvisoria

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

5 ottobre 2023 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Regolamento (UE) 2018/858 – Omologazione e vigilanza del mercato dei servizi relativi alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli – Articolo 61, paragrafi 1 e 4 – Allegato X, punto 2.9 – Informazioni diagnostiche di bordo (OBD) dei veicoli a motore – Accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio – Obblighi dei costruttori – Diritti degli operatori indipendenti»

Nella causa C-296/22,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania), con decisione del 27 aprile 2022, pervenuta in cancelleria il 5 maggio 2022, nel procedimento

A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG,

Carglass GmbH

contro

FCA Italy SpA,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da M. Safjan, presidente di sezione, N. Piçarra (relatore) e M. Gavalec, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

per la A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG e per la Carglass GmbH, da E. Macher, M. Sacré e P. Schmitz, Rechtsanwälte;

per la FCA Italy SpA, da M. Ruttloff e C. Steinle, Rechtsanwälte;

per la Commissione europea, da M. Huttunen e M. Noll-Ehlers, in qualità di agenti,

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

Sentenza

La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 61, paragrafi 1 e 4, nonché dell'allegato X, punto 2.9, del 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).

Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra, da un lato, la A.T.U. Auto-Teile-Unger GmbH & Co. KG (in prosieguo: la «ATU»), una catena di riparatori indipendenti, e la Carglass GmbH, un'impresa di riparazione e sostituzione di vetrate di veicoli, e, dall'altro, la FCA Italy SpA (in prosieguo: la «FCA»), una società figlia del gruppo automobilistico Fiat Chrysler Automobiles NV, che costruisce veicoli passeggeri e commerciali leggeri, relativamente alla messa a disposizione, da parte di quest'ultima, del flusso di dati diretto dei suoi veicoli.

Contesto normativo

Diritto internazionale

Il regolamento n. 155 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda la cibersicurezza e i sistemi di gestione della cibersicurezza [2021/387] (GU 2021, L 82, pag. 30), al punto 1.3 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento lascia impregiudicati gli altri regolamenti ONU, le normative regionali o nazionali che disciplinano l'accesso di parti autorizzate al veicolo, ai suoi dati, alle sue funzioni e alle sue risorse, nonché le condizioni di tale accesso (...)».

Diritto dell'Unione

Regolamento 2018/858

I considerando 50 e 52 del regolamento 2018/858 così recitano:

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 di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche, e una concorrenza effettiva sul mercato dei servizi che forniscono tali informazioni. (...)

(...)

Al fine di garantire una concorrenza efficace sul mercato dei servizi relativi alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli e di precisare che tra le informazioni in questione rientrano anche quelle che devono essere fornite agli operatori indipendenti diversi dai riparatori, in modo da assicurare che il mercato della riparazione e della manutenzione indipendenti nel suo complesso possa competere con i concessionari autorizzati, (...), è necessario stabilire i dettagli delle informazioni da fornire ai fini dell'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli».

L'articolo 3 di tale regolamento è così formulato:

«Ai fini del presente regolamento e degli atti normativi elencati nell'allegato II, salvo disposizioni contrarie ivi contenute, si intende per:

(...)

“omologazione UE”: la procedura con cui un'autorità di omologazione certifica che un tipo di veicolo, di sistema, di componente o di entità tecnica indipendente è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti del presente regolamento;

“costruttore”: una persona fisica o giuridica che è responsabile di tutti gli aspetti dell'omologazione di un veicolo, un sistema, un componente o un'entità tecnica indipendente o dell'omologazione individuale o della procedura di autorizzazione di parti e accessori, della garanzia di conformità della produzione e delle questioni di vigilanza del mercato concernenti i veicoli, i sistemi, i componenti, le entità tecniche indipendenti, le parti e gli accessori prodotti, indipendentemente dal fatto che tale persona sia o non sia direttamente coinvolta in tutte le fasi di progettazione e costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica indipendente in questione;

(...)

“operatore indipendente”: una persona fisica o giuridica, diversa da un concessionario o da un riparatore autorizzato, coinvolta direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione di veicoli, compresi riparatori, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o pezzi di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, addetti a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e riparatori di equipaggiamenti per veicoli alimentati da carburanti alternativi; (...)

(...)

“informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo”: tutte le informazioni, successivi supplementi e modifiche compresi, che sono richieste per la diagnosi, la manutenzione e l'ispezione di un veicolo, la sua preparazione al controllo tecnico, la sua riparazione, riprogrammazione o reinizializzazione, o sono richieste per il supporto diagnostico a distanza del veicolo o per il montaggio su un veicolo di parti e accessori, e che sono fornite dal costruttore ai propri partner, concessionari e riparatori autorizzati o sono utilizzate dal costruttore a fini di riparazione o manutenzione;

“informazioni diagnostiche di bordo (OBD) del veicolo”: le informazioni generate da un sistema che è a bordo di un veicolo o che è collegato a un motore ed è in grado di individuare un malfunzionamento ed eventualmente di segnalare la comparsa mediante un sistema di allarme, di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante informazioni salvate nella memoria di un computer e di comunicare tali informazioni all'esterno;

(...))».

L'articolo 61 di detto regolamento, intitolato «Obblighi del costruttore di fornire le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo», così dispone:

«1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD del veicolo, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, agli strumenti, compresi i riferimenti completi e i download disponibili del software applicabile, nonché alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo. Le informazioni sono presentate in modo facilmente accessibile sotto forma di insiemi di dati leggibili a macchina e trattabili elettronicamente. (...)

(...)

4. Nell'allegato X sono stabiliti i dettagli delle prescrizioni tecniche riguardo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, in particolare le specifiche tecniche relative alle modalità di fornitura di tali informazioni.

(...))».

L'allegato II del medesimo regolamento, intitolato «Prescrizioni per l'omologazione UE di veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti», comprende una parte I, recante il titolo «Atti normativi per l'omologazione UE di veicoli prodotti in serie illimitata». Nella sua versione in vigore fino al 6 luglio 2022, la voce 63 di tale parte menzionava il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU 2009, L 200, pag. 1). Nella sua versione risultante dal regolamento (UE) 2019/2144 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 27 novembre 2019, relativo ai requisiti di omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché di sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli, per quanto riguarda la loro sicurezza generale e la protezione degli occupanti dei veicoli e degli altri utenti vulnerabili della strada, che modifica il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio e abroga i regolamenti (CE) n. 78/2009, (CE) n. 79/2009 e (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e i regolamenti (CE) n. 631/2009, (UE) n. 406/2010, (UE) n. 672/2010, (UE) n. 1003/2010, (UE) n. 1005/2010, (UE) n. 1008/2010, (UE) n. 1009/2010, (UE) n. 19/2011, (UE) n. 109/2011, (UE) n. 458/2011, (UE) n. 65/2012, (UE) n. 130/2012, (UE) n. 347/2012, (UE) n. 351/2012, (UE) n. 1230/2012 e (UE) 2015/166 della Commissione (GU 2019, L 325, pag. 1, e rettifica in GU 2021, L 398, pag. 21), detta voce 63 menzionava il regolamento 2019/2144.

L'allegato X del regolamento 2018/858, intitolato «Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo», al punto 2.9 prescrive quanto segue:

«Ai fini delle informazioni OBD, della diagnostica, della riparazione e manutenzione dei veicoli, il flusso di dati diretto del veicolo deve essere reso disponibile attraverso la porta seriale sul connettore normalizzato per la trasmissione dati (...).

Quando il veicolo è in marcia, i dati devono essere resi disponibili esclusivamente per le funzioni accessibili in modalità di sola lettura».

Tale allegato precisa, al punto 6.2, che «[l]’accesso alle funzioni di sicurezza usate dai concessionari e riparatori autorizzati va reso disponibile agli operatori indipendenti con la protezione di una tecnologia di sicurezza».

Ai sensi del punto 6.4 di detto allegato:

«La riprogrammazione delle centraline va effettuata in conformità della norma internazionale ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210[B] utilizzando hardware non proprietario.

Per convalidare la compatibilità dell’applicazione specifica del costruttore e delle interfacce di comunicazione del veicolo [o] (vehicle communication interfaces – VCI) conformi alla norma internazionale ISO 22900-2, SAE J2534 o TMC RP1210B, il costruttore deve offrire una convalida di VCI sviluppata in modo indipendente oppure le informazioni e il prestito di qualsiasi hardware speciale necessari a un costruttore VCI per effettuare la convalida. (...)

Regolamento n. 661/2009

L’articolo 5 del regolamento n. 661/2009, intitolato «Requisiti generali e prove», al paragrafo 1 prevedeva quanto segue:

«I costruttori garantiscono che i veicoli siano progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo i rischi di lesioni per gli occupanti del veicolo e per gli altri utenti della strada».

Regolamento 2019/2144

Il considerando 27 del regolamento 2019/2144 così recita:

«Le modifiche del software possono alterare in modo sostanziale le funzionalità dei veicoli. È opportuno stabilire norme armonizzate e requisiti tecnici per le modifiche del software in linea con le procedure di omologazione. Di conseguenza, i regolamenti UNECE o gli altri atti normativi sulle procedure di aggiornamento del software dovrebbero essere applicati su base obbligatoria il prima possibile a partire dalla loro entrata in vigore. Tali misure in materia di sicurezza non dovrebbero tuttavia compromettere gli obblighi per il costruttore di veicoli di fornire l’accesso a informazioni diagnostiche globali e a dati di bordo pertinenti per la riparazione e la manutenzione del veicolo».

L’articolo 4 di tale regolamento, intitolato «Obblighi generali e requisiti tecnici», ai paragrafi 4 e 5 così dispone:

«4. I costruttori garantiscono che i veicoli sono progettati, costruiti e assemblati in modo da ridurre al minimo il rischio di lesioni per gli occupanti dei veicoli e per gli utenti vulnerabili della strada.

5. I costruttori garantiscono inoltre che i veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche sono conformi ai requisiti applicabili di cui all’allegato II, con effetto dalle date specificate in tale allegato, ai requisiti tecnici dettagliati e alle procedure di prova stabiliti negli atti delegati come pure alle procedure uniformi e alle specifiche tecniche stabilite negli atti di esecuzione adottati a norma del presente regolamento, (...)

Procedimento principale e questione pregiudiziale

La ATU e la Carglass sono operatori indipendenti, ai sensi dell’articolo 3, punto 45, del regolamento 2018/858, la cui attività include la realizzazione di diagnosi di veicoli.

La FCA, in quanto costruttore, ai sensi dell’articolo 3, punto 40, di detto regolamento, dota i suoi veicoli del sistema cosiddetto «Secure Gateway». Per poter effettuare operazioni di scrittura, rimuovere i codici di anomalia, procedere a tarature e attivare elementi di tali veicoli, tanto i riparatori indipendenti quanto i riparatori autorizzati devono rispettare i requisiti definiti dalla FCA, ossia registrarsi preventivamente presso quest’ultima, identificarsi mediante dati di connessione personali su un server designato dalla FCA, acquistare un abbonamento a pagamento per l’utilizzo di attrezzature diagnostiche generiche e collegare queste ultime, via Internet, a detto server.

Reputando che l’imposizione unilaterale, da parte della FCA, di tali requisiti costituisca una violazione degli obblighi ad essa incombenti in forza dell’articolo 61, paragrafi 1 e 4, del regolamento 2018/858, in combinato disposto con l’allegato X, punto 2.9, di detto regolamento, la ATU e la Carglass hanno adito il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania), che è il giudice del rinvio, con un ricorso diretto a far sì che la FCA sia condannata a cessare di subordinare ai requisiti di cui trattasi, in Germania, la diagnosi, la riparazione e la manutenzione dei veicoli, purché non si tratti della riprogrammazione completa delle centraline.

Il giudice del rinvio ritiene che l’esito della controversia dipenda dall’interpretazione dell’articolo 61, paragrafi 1 e 4, in combinato disposto con l’allegato X, punto 2.9, del regolamento 2018/858.

Esso rileva, da un lato, che la formulazione di tale articolo 61, paragrafo 1, nonché lo spirito e la finalità di detto regolamento depongono a favore di un’interpretazione dell’obbligo di consentire un accesso «senza restrizioni», previsto da tale disposizione, nel senso che la FCA è tenuta a consentire un accesso completo al flusso di dati diretto del veicolo attraverso l’interfaccia del sistema OBD, senza poter subordinare il ricorso ad attrezzature diagnostiche e il loro utilizzo a requisiti imposti unilateralmente. Il giudice in parola si basa sul punto 28 della sentenza del 19 settembre 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel (C-527/18, EU:C:2019:762), per ritenere che l’obbligo di consentire un accesso «illimitato», previsto dalla normativa in vigore prima dell’adozione di detto regolamento, riguardava il contenuto delle informazioni e non le modalità della messa a disposizione di tali informazioni. Tuttavia, detto giudice si interroga sulla possibilità di interpretare allo stesso modo la nozione di accesso «senza restrizioni», ai sensi dell’articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, tenuto conto del fatto che, a suo avviso, detto regolamento istituisce un nuovo regime giuridico in materia.

Qualora tale nozione dovesse essere intesa nel senso che essa riguarda non solo il contenuto delle informazioni, ma altresì le condizioni di utilizzo delle attrezzature diagnostiche, il giudice del rinvio si chiede se la garanzia di sicurezza generale dei veicoli, di cui alla voce 63 della parte I dell’allegato II del regolamento 2018/858, nella sua

versione in vigore fino al 6 luglio 2022 o in quella risultante dal regolamento 2019/2144, imponga di interpretare detta nozione in modo restrittivo.

Date tali circostanze, il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 61, paragrafi 1 e 4, in combinato disposto con l'allegato X, punto 2.9, del [regolamento 2018/858] (...), anche alla luce delle prescrizioni che il costruttore deve rispettare per garantire la sicurezza generale del veicolo di cui all'allegato II, parte I, voce 63, del medesimo regolamento

in combinato disposto con il regolamento n. 661/2009 per quanto riguarda i veicoli omologati prima del 6 luglio 2022, in particolare [con] il suo articolo 5, paragrafo 1, e

in combinato disposto con il regolamento 2019/2144 [applicabile a decorrere] dal 6 luglio 2022, in particolare [con] il suo articolo 4, paragrafi 4 e 5,

debba essere interpretato nel senso che il costruttore del veicolo deve sempre garantire, anche nell'attuazione di adeguate misure di sicurezza, che tali OBD, la diagnostica, la riparazione e manutenzione del veicolo, incluse le operazioni di scrittura necessarie a tal fine, siano consentite ai riparatori indipendenti con l'ausilio di uno strumento di diagnosi universale e generico, senza la necessità che vengano soddisfatti i requisiti, non espressamente previsti dal regolamento, di un collegamento via Internet di detto strumento a un server designato dal costruttore del veicolo e/o di una previa registrazione personale dell'utente presso detto costruttore».

Sulla domanda di apertura della fase orale del procedimento

Con atto depositato presso la cancelleria della Corte il 19 giugno 2023, la FCA ha chiesto l'apertura della fase orale del procedimento, ai sensi dell'articolo 83 del regolamento di procedura della Corte, invocando un documento emesso dal Centro Prova Autoveicoli Torino (Italia), un'autorità regionale competente in materia di omologazione dei veicoli, e una lettera del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Italia), con cui detta autorità certificherebbe la compatibilità con l'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858 del sistema «Secure Gateway» di cui la FCA dota i suoi veicoli.

In forza dell'articolo 83 del regolamento di procedura, la Corte, in qualsiasi momento, sentito l'avvocato generale, può disporre l'apertura o la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo decisivo la decisione della Corte, oppure quando la causa dev'essere decisa in base a un argomento che non è stato oggetto di discussione.

Nel caso di specie, la Corte, sentito l'avvocato generale, ritiene, sulla base della domanda di pronuncia pregiudiziale e delle osservazioni scritte, di disporre di tutti gli elementi necessari per trattare il rinvio pregiudiziale di cui trattasi e che i documenti invocati dalla FCA nella sua domanda del 19 giugno 2023, menzionati al punto 21 della presente sentenza – la cui pertinenza per il procedimento principale deve essere valutata dal giudice del rinvio – non costituiscono fatti nuovi tali da influenzare in modo decisivo la decisione pregiudiziale della Corte.

Pertanto, non occorre disporre l'apertura della fase orale del procedimento.

Sulla questione pregiudiziale

Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 61, paragrafi 1 e 4, del regolamento 2018/858, in combinato disposto con il punto 2.9 dell'allegato X di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che esso osta a che un costruttore di automobili subordini l'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo nonché alle informazioni OBD, compreso l'accesso in modalità di scrittura a tali informazioni, a condizioni diverse da quelle stabilite da detto regolamento.

Va anzitutto ricordato che, per interpretare una disposizione del diritto dell'Unione, occorre tener conto non soltanto dei termini della disposizione stessa, ma anche del suo contesto e degli obiettivi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte (sentenza del 9 giugno 2022, IMPERIAL TOBACCO BULGARIA, C-55/21, EU:C:2022:459, punto 44 e giurisprudenza ivi citata). Anche la genesi di una siffatta disposizione può fornire elementi pertinenti per l'interpretazione di quest'ultima (v., in tal senso, sentenza del 10 dicembre 2018, Wightman e a., C-621/18, EU:C:2018:999, punto 47 nonché giurisprudenza ivi citata).

Per quanto riguarda l'interpretazione letterale delle disposizioni di cui trattasi, l'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858 obbliga i costruttori di veicoli a consentire agli operatori indipendenti un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD, ai sensi dell'articolo 3, punto 49, di tale regolamento, alle attrezzature diagnostiche e altre apparecchiature, nonché alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, ai sensi di detto articolo 3, punto 48. Tali informazioni devono essere presentate in modo facilmente accessibile sotto forma di insiemi di dati leggibili a macchina e trattabili elettronicamente.

Ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 4, di detto regolamento «[n]ell'allegato X sono stabiliti i dettagli delle prescrizioni tecniche riguardo all'accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, in particolare le specifiche tecniche relative alle modalità di fornitura di tali informazioni». L'allegato di cui trattasi prescrive, al suo punto 2.9, che, «[a]i fini delle informazioni OBD, della diagnostica, della riparazione e manutenzione dei veicoli, il flusso di dati diretto del veicolo deve essere reso disponibile attraverso la porta seriale sul connettore normalizzato per la trasmissione dati». Quest'ultima disposizione precisa inoltre, al suo secondo comma, che, quando il veicolo è in marcia, i dati devono essere resi disponibili esclusivamente per le funzioni accessibili in modalità di sola lettura.

Ne discende, da un lato, che l'obbligo, per i costruttori di veicoli, di consentire un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni OBD nonché a quelle sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, di cui all'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, comprende l'obbligo di consentire agli operatori indipendenti di elaborare e sfruttare tali informazioni senza essere soggetti a condizioni diverse da quelle stabilite da detto regolamento (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2022, ADPA e Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, punto 29). Dall'altro lato, dal punto 2.9, secondo comma, dell'allegato X di detto regolamento risulta che, quando il veicolo non è in marcia, tali operatori devono beneficiare di un accesso più ampio rispetto a un accesso in modalità di sola lettura ai dati di cui a quest'ultima disposizione.

Per quanto riguarda l'interpretazione contestuale delle disposizioni di cui trattasi, i punti 6.2 e 6.4 dell'allegato X del regolamento 2018/858 definiscono, da un lato, le prescrizioni relative all'accesso alle funzioni di sicurezza e, dall'altro, i requisiti relativi alla riprogrammazione delle centraline. Come rilevato dalla Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, detti punti individuano i casi in cui l'accesso alle informazioni OBD nonché a quelle sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli può essere sottoposto a talune condizioni a causa della loro importanza per la sicurezza. Al di fuori di detti casi, gli operatori indipendenti devono quindi beneficiare di un diritto di accesso a tali informazioni senza essere soggetti a condizioni diverse da quelle stabilite da detto regolamento (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2022, ADPA e Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, punto 32).

L'interpretazione di cui al punto 29 della presente sentenza è corroborata dall'obiettivo stabilito nei considerando 50 e 52 del regolamento 2018/858, ossia consentire una concorrenza efficace sul mercato dei servizi relativi alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, in modo da assicurare che il mercato della riparazione e della manutenzione dei veicoli gestito dagli operatori indipendenti possa competere con quello dei concessionari autorizzati (v., in tal senso, sentenza del 27 ottobre 2022, ADPA e Gesamtverband Autoteile-Handel, C-390/21, EU:C:2022:837, punto 30).

Gli operatori indipendenti devono quindi ottenere un accesso senza restrizioni alle informazioni necessarie per svolgere le loro attività nella catena di fornitura del mercato della riparazione e della manutenzione dei veicoli. Orbene, subordinare l'accesso alle informazioni di cui all'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858 a condizioni che non sono stabilite da quest'ultimo rischierebbe di diminuire il numero di riparatori indipendenti aventi accesso a tali informazioni, con il potenziale effetto di ridurre la concorrenza sul mercato dei servizi relativi alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli nonché, pertanto, l'offerta ai consumatori. Per di più, se i costruttori potessero limitare a loro piacimento l'accesso al flusso di dati diretto del veicolo, ai sensi del punto 2.9 dell'allegato X del regolamento in parola, essi potrebbero subordinare l'accesso a detto flusso a condizioni tali da renderlo, in pratica, impossibile.

L'interpretazione fornita al punto 29 della presente sentenza è altresì corroborata dalla genesi dell'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858. Infatti, mentre la normativa precedente – la quale operava una distinzione tra, da un lato, l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo e, dall'altro, il formato nel quale tale accesso doveva essere concesso – escludeva restrizioni solo con riferimento al contenuto di dette informazioni (v., in tal senso, sentenza del 19 settembre 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, punto 28), suddetto articolo 61, paragrafo 1, obbliga il costruttore non soltanto a consentire un accesso senza restrizioni alle informazioni di cui a tale disposizione, ma altresì a presentare dette informazioni in modo «facilmente accessibile».

Ne consegue che l'obbligo imposto, all'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, ai costruttori di veicoli di concedere agli operatori indipendenti un accesso alle informazioni di cui a tale disposizione in un formato trattabile elettronicamente, obbligo che è stato introdotto solo nel corso del procedimento legislativo riguardante detto regolamento, eccede quello di concedere tale accesso in semplice modalità di lettura (v., in tal senso, sentenza del 19 settembre 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, punti 26 e 34).

Inoltre, per quanto riguarda i requisiti relativi alla cibersicurezza derivanti dal regolamento n. 155 dell'UNECE, invocati dalla FCA, è sufficiente rilevare che tale regolamento prevede, al suo punto 1.3, che esso lascia impregiudicate, in particolare, «le normative regionali o nazionali che disciplinano l'accesso di parti autorizzate al veicolo, ai suoi dati, alle sue funzioni e alle sue risorse, nonché le condizioni di tale accesso».

Per quanto riguarda il rinvio operato dalla voce 63 della parte I dell'allegato II del regolamento 2018/858 al regolamento 2019/2144, il considerando 27 di quest'ultimo regolamento afferma espressamente che le misure in materia di sicurezza previste dal medesimo «non dovrebbero (...) compromettere gli obblighi per il costruttore di veicoli di fornire l'accesso a informazioni diagnostiche globali e a dati di bordo pertinenti per la riparazione e la manutenzione del veicolo».

Infine, al pari dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 661/2009, al quale detta voce 63 rinviava fino al 6 luglio 2022, l'articolo 4, paragrafo 4, del regolamento 2019/2144, al quale detta voce rinvia a partire da tale data, prevede che le questioni in materia di sicurezza debbano essere garantite nella fase della progettazione, della costruzione e dell'assemblaggio dei veicoli, e non a scapito di altri operatori del mercato, quali gli operatori indipendenti, il che comprometterebbe l'obiettivo ricordato al punto 31 della presente sentenza.

Ne consegue che condizioni di accesso alle informazioni di cui all'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, diverse da quelle stabilite da tale regolamento, quali un collegamento dell'attrezzatura diagnostica, via Internet, a un server designato dal costruttore o una previa registrazione degli operatori indipendenti presso detto costruttore, non sono ammesse dal regolamento in parola.

Alla luce dei suesposti motivi, occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 61, paragrafi 1 e 4, del regolamento 2018/858, in combinato disposto con l'allegato X di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che esso osta a che un costruttore di automobili subordini l'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo nonché alle informazioni OBD, compreso l'accesso in modalità di scrittura a tali informazioni, a condizioni diverse da quelle stabilite da detto regolamento.

Sulle spese

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 (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 61, paragrafi 1 e 4, del 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, in combinato disposto con l'allegato X del regolamento 2018/858,

deve essere interpretato nel senso che:

esso osta a che un costruttore di automobili subordini l'accesso degli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo nonché alle informazioni diagnostiche di bordo, compreso l'accesso in modalità di scrittura a tali informazioni, a condizioni diverse da quelle stabilite da detto regolamento.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.