

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

27 ottobre 2022

«Rinvio pregiudiziale – Mercato dei servizi relativi alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a motore – Regolamento (UE) 2018/858 – Articolo 61 – Obbligo in capo ai costruttori di veicoli di fornire le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a motore – Portata – Diritto d’accesso a tali informazioni – Operatori indipendenti – Editori di informazioni tecniche – Articolo 63 – Canone d’accesso ragionevole e proporzionato»

Nella causa C-390/21,

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 10 giugno 2021, pervenuta in cancelleria il 25 giugno 2021, nel procedimento

ADPA European Independent Automotive Data Publishers,

Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

contro

Automobiles PEUGEOT SA,

PSA Automobiles SA,

LA CORTE (Ottava Sezione),

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

avvocato generale: P. Pikamäe

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per l’ADPA European Independent Automotive Data Publishers e il Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., da E. Macher, M. Sacré e P. Schmitz, Rechtsanwälte;
- per l’Automobiles PEUGEOT SA e la PSA Automobiles SA, da F. Hübener, B. Lutz e A. Wendel, 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

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull’interpretazione dell’articolo 61, paragrafo 1, e dell’articolo 63, paragrafo 1, 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), nonché dell'articolo 6, paragrafo 1, e dell'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2007, L 171, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nel contesto di una controversia che oppone, da un lato, l'ADPA European Independent Automotive Data Publishers, un'associazione internazionale senza scopo di lucro di diritto belga, e il Gesamtverband Autoteile-Handel e.V., un'associazione di diritto tedesco e, dall'altro, l'Automobiles PEUGEOT SA (in prosieguo: la «Peugeot») e la PSA Automobiles SA (in prosieguo: la «PSA»), in merito al canone di cui queste ultime chiedono la corresponsione per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli che fabbricano.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

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

«(50) 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. Finora le prescrizioni relative alla messa a disposizione delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione sono state stabilite nei regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio [, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU 2009, L 188 pag. 1)]. Tali prescrizioni dovrebbero essere consolidate nel presente regolamento e i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 dovrebbero essere modificati di conseguenza.

(...)

(52) 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, indipendentemente dal fatto che il costruttore del veicolo fornisca tali informazioni ai riparatori e concessionari autorizzati o utilizzi esso stesso tali informazioni a fini di riparazione e manutenzione, è necessario stabilire i dettagli delle informazioni da fornire ai fini dell'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli».

4 L'articolo 3 del regolamento medesimo così recita:

«1) "omologazione": 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;

(...)

45. “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; indica altresì i riparatori, i concessionari e i distributori autorizzati in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli nella misura in cui forniscono servizi di riparazione e manutenzione di veicoli relativamente ai quali non sono membri del sistema di distribuzione del costruttore del veicolo;

(...)

47. “riparatore indipendente”: una persona fisica o giuridica che fornisce servizi di riparazione e manutenzione di veicoli e che non opera nell’ambito del sistema di distribuzione del costruttore;

48. “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;

(...).».

5 L’articolo 61 del citato regolamento, intitolato «Obblighi del costruttore di fornire le informazioni OBD [diagnostica di bordo] 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. Gli operatori indipendenti hanno accesso ai servizi di diagnostica remota utilizzati dai costruttori e dai concessionari e riparatori autorizzati.

I costruttori forniscono un sistema standardizzato, sicuro e a distanza per consentire ai riparatori indipendenti di realizzare operazioni che comportano l’accesso al sistema di sicurezza del veicolo.

2. (...)

Le informazioni OBD del veicolo e le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo sono messe a disposizione sui siti web dei costruttori in un formato standardizzato o, nel caso ciò non sia possibile a causa della loro natura, in un altro formato adeguato. Gli operatori indipendenti diversi dai riparatori hanno inoltre accesso alle informazioni in un formato leggibile a macchina trattabile elettronicamente tramite strumenti informatici e software comunemente reperibili che consenta loro di svolgere i compiti associati alla loro attività nella catena di fornitura postvendita.

(...)

9. Se i dati sulle riparazioni e manutenzioni di un veicolo sono memorizzati in una banca dati centrale del costruttore del veicolo o a suo nome, i riparatori indipendenti hanno accesso gratuito a tali dati e possono inserire informazioni sulle riparazioni e manutenzioni da essi eseguite.

(...).

6 L'articolo 63 di tale regolamento, intitolato «Spese di accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli», recita come segue:

«1. Il costruttore può chiedere la corresponsione di un canone ragionevole e proporzionato per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, esclusi i dati di cui all'articolo 61, paragrafo 10. Tale importo non deve scoraggiare l'accesso a tali informazioni e tiene conto della misura in cui l'operatore indipendente le utilizza (...).

2. Il costruttore mette a disposizione le informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, compresi i servizi transazionali come la riprogrammazione o l'assistenza tecnica, su base oraria, giornaliera, mensile e annua, con canoni d'accesso a tali informazioni diversi a seconda dei rispettivi periodi per i quali viene concesso l'accesso.

Oltre a un accesso basato sulla durata, i costruttori possono offrire un accesso a transazione, per il quale il canone è fissato per transazione e non in funzione della durata dell'accesso.

Se il costruttore offre entrambi i sistemi di accesso, i riparatori indipendenti scelgono i sistemi di accesso, che possono basarsi sulla durata o sulla transazione».

7 Ai sensi dell'articolo 86 del regolamento 2018/858, intitolato «Modifiche del regolamento (CE) n. 715/2007»:

«1. Il regolamento (CE) n. 715/2007 è modificato come segue:

(...)

4) il capo III è soppresso;

(...)

2. I riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento (CE) n. 715/2007 si intendono fatti al presente regolamento [e] si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI, punto 1, del presente regolamento».

8 L'articolo 89 di tale regolamento, che stabilisce le disposizioni transitorie, dispone al paragrafo 1 che «[i]l presente regolamento non invalida alcuna omologazione globale di un tipo di veicolo né alcuna omologazione UE rilasciata per veicoli o per sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti entro il 31 agosto 2020».

9 L'allegato X di tale regolamento, intitolato «Accesso alle informazioni OBD del veicolo e alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo», prevede, al punto 6.1 che «[c]oloro che chiedono il diritto di duplicare o ripubblicare le informazioni devono avviare trattative dirette con il costruttore interessato».

Diritto tedesco

10 L'articolo 3a del Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb (legge contro la concorrenza sleale), del 3 luglio 2004 (BGBl. 2004 I, pag. 1414), come modificato dalla legge del 17 febbraio 2016 (BGBl. 2016 I, pag. 233), dispone che «chi viola una disposizione di legge intesa, tra l'altro, a disciplinare la condotta nel mercato nell'interesse degli operatori del mercato commette un atto di

concorrenza sleale laddove la violazione sia idonea a pregiudicare sensibilmente gli interessi dei consumatori, degli altri operatori del mercato o dei concorrenti».

11 L'articolo 8, paragrafo 3, comma 2, di questa legge prevede che l'azione in giudizio per l'eliminazione di una pratica commerciale sleale possa essere promossa da «associazioni aventi la capacità giuridica di promuovere interessi commerciali o professionali indipendenti, a condizione che ad esse siano affiliati un numero significativo di imprenditori che distribuiscono prodotti o servizi identici o correlati sullo stesso mercato, che siano in grado, in particolare in virtù delle loro risorse umane, materiali e finanziarie, di adempiere efficacemente ai loro compiti statutari di perseguire interessi commerciali o professionali indipendenti e che la violazione leda gli interessi dei loro membri».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 La Peugeot e la PSA sono titolari delle omologazioni di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, per i veicoli della marca Peugeot. A questo proposito, esse consentono l'accesso alle informazioni di cui all'allegato X di tale regolamento, relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli omologati, mediante una banca dati disponibile su un portale Internet, che gli «operatori indipendenti» nell'accezione dell'articolo 3, punto 45, di tale regolamento possono consultare dietro pagamento di un canone forfettario applicabile a tutti tali operatori, modulato in funzione della durata dell'accesso concesso, senza che venga preso in considerazione alcun altro parametro individuale.

13 In particolare, gli editori di informazioni tecniche sono tenuti a stipulare ogni anno un accordo con la Peugeot e la PSA che concede loro il diritto di accedere a tali dati, di estrarne informazioni sulla manutenzione e la riparazione dei veicoli e di utilizzarle per sviluppare e distribuire schede informative per utenti quali officine di riparazione auto, grossisti e produttori di pezzi di ricambio. L'importo delle spese applicate è fissato individualmente per ogni editore e per un periodo specifico, a partire dal prezzo di base. Questo prezzo corrisponde ai costi fissi addebitati agli altri operatori indipendenti, moltiplicato per il numero di clienti finali dell'editore e per la quota media di mercato dei veicoli negli ultimi dieci anni. Il tutto viene diviso per un coefficiente di sconto che dipende dal numero di utenti finali e dal valore aggiunto generato per effetto del trattamento dei dati.

14 Secondo l'ADPA European Independent Automotive Data Publishers e il Gesamtverband Autoteile-Handel, il canone in tal modo calcolato non è né «ragionevole» né «proporzionato» ai sensi dell'articolo 63, paragrafo 1, del regolamento 2018/858. La considerazione del numero di utenti finali costituirebbe una remunerazione illecita per l'uso delle informazioni, in quanto equivarrebbe a concedere ai costruttori di veicoli una partecipazione ai profitti realizzati. Esse ritengono che tale metodo di calcolo, violando il regolamento 2018/858, costituisca una pratica commerciale sleale vietata dalla legge tedesca. Di conseguenza, hanno intentato un'azione in giudizio contro la Peugeot e la PSA per obbligarle ad addebitare agli editori di informazioni tecniche lo stesso canone applicato ai riparatori indipendenti, ai sensi dell'articolo 3, punto 47, di tale regolamento, per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli.

15 La Peugeot e la PSA sostengono, innanzi tutto, che il regolamento applicabile è il regolamento n. 715/2007, poiché i veicoli in questione sono stati omologati prima del 1° settembre 2020, data di entrata in vigore del regolamento 2018/858. Esse ritengono, poi, che il metodo di calcolo del canone non debba essere valutato alla luce dell'articolo 63 del regolamento 2018/858, in quanto il canone in questione non è destinato a remunerare il mero accesso alle informazioni sulla «riparazione e la manutenzione dei veicoli», ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, di tale regolamento, ma costituisce il corrispettivo di una licenza di sfruttamento commerciale di tali informazioni. Infine, anche

ammettendo che il canone in questione rientri nell'ambito di applicazione dell'articolo 63 del regolamento 2018/858, la Peugeot e la PSA sostengono che tale disposizione lascia un margine di discrezionalità ai costruttori di veicoli per quanto riguarda il metodo di calcolo dei canoni di cui si chiede la corresponsione.

16 Il giudice del rinvio chiede, in primo luogo, quali disposizioni si applichino *ratione temporis* in relazione all'accesso a informazioni relative ai veicoli omologati prima dell'entrata in vigore del regolamento 2018/858.

17 Esso si domanda, in secondo luogo, se, alla luce della nozione di «accesso alle informazioni» di cui all'articolo 61 di tale regolamento, interpretato con riferimento ai considerando 50 e 52, nonché all'articolo 63 e all'allegato X, punto 6.1 dello stesso regolamento, i costruttori di veicoli in causa possano esigere che gli editori di informazioni tecniche siano titolari di una licenza d'uso specifica per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli.

18 In terzo luogo, tale giudice si chiede se il principio della parità di trattamento richieda che gli stessi metodi di calcolo dei canoni addebitati ai sensi dell'articolo 63 del regolamento 2018/858 siano applicati ai riparatori indipendenti e agli editori di informazioni tecniche. A suo avviso, la circostanza che la durata dell'accesso alle informazioni sia l'unico criterio di differenziazione, enunciato all'articolo 63, paragrafo 2, di tale regolamento, tra i beneficiari del diritto di accesso alle informazioni ai fini della fissazione di tali canoni, depone a favore di un sistema tariffario uniforme. Esso sottolinea però che, al contrario, la nozione di «canone ragionevole e proporzionato» utilizzata nell'articolo 63, paragrafo 1, di tale regolamento, milita a favore di un calcolo caso per caso dei canoni addebitati ai fruitori del diritto di accesso alle informazioni sulla manutenzione e la riparazione dei veicoli.

19 In caso di risposta negativa a tale terza questione, il giudice del rinvio si chiede se la nozione di «canone ragionevole e proporzionato» debba essere interpretata nel senso che, ai fini del calcolo di tale canone, si deve tener conto unicamente dei costi effettivi sostenuti dal costruttore per consentire l'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei suoi veicoli, a prescindere dal valore economico di tali informazioni.

20 In tali circostanze, il Landgericht Köln (Tribunale del Land, Colonia, Germania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se le prescrizioni del capo XIV del regolamento [...] 2018/858 (articoli 61 e seguenti, incluso l'allegato X) siano applicabili anche ai modelli di veicoli omologati per la prima volta anteriormente al 1° settembre 2020 in vigore del regolamento (CE) n. 715/2007.

In caso di risposta negativa a detta questione, inoltre:

Se ai suddetti “veicoli vecchi” continuino ad applicarsi il capitolo III del regolamento (CE) n. 715/2007 e, in particolare, il suo articolo 7 ai fini del calcolo del canone.

2) Se la nozione di “accesso” alle informazioni menzionate che i costruttori devono consentire in forza dell'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento [...] 2018/858 ricomprenda la facoltà degli editori di informazioni tecniche di cui all'articolo 3, punto 45, del regolamento medesimo di sfruttare dette informazioni ai fini dello svolgimento dei compiti associati alla loro attività nella catena di fornitura postvendita oppure se sia necessaria, a tal fine, la stipula di un accordo separato di licenza di sfruttamento e riedizione, la quale non ricade pertanto nell'ambito di applicazione del successivo articolo 63 [del regolamento 2018/858] con riguardo al relativo corrispettivo richiesto dal costruttore.

In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale e ove sia applicabile il capitolo III del regolamento [...] n. 715/2007 ai veicoli vecchi, si chiede inoltre:

Se la nozione di “accesso” alle suddette informazioni che i costruttori devono consentire in forza dell’articolo 6, paragrafo 1, del regolamento [...] 715/2007 ricomprenda la facoltà degli editori di informazioni tecniche di cui all’articolo 3, punto 15, del regolamento medesimo di sfruttare dette informazioni ai fini dello svolgimento dei compiti associati alla loro attività nella catena di fornitura postvendita oppure se sia necessaria, a tal fine, la stipula di un accordo separato di licenza di sfruttamento e riedizione, la quale non ricade pertanto nell’ambito di applicazione dell’articolo 7 del regolamento [...] 715/2007 con riguardo al relativo corrispettivo richiesto dal costruttore.

3) Se la nozione di “canone ragionevole e proporzionato” di cui all’articolo 63, paragrafo 1, prima frase, del regolamento [...] 2018/858 debba essere interpretata nel senso che il costruttore, nel determinare il canone, sia tenuto a trattare in modo analogo, a prescindere dalla loro attività commerciale, tutti gli operatori indipendenti di cui all’articolo 3, punto 45, del regolamento [...] 2018/858.

In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale e di applicazione del capitolo III del regolamento [...] n. 715/2007 ai veicoli vecchi, si chiede inoltre:

Se la nozione di “spese ragionevoli e proporzionate” di cui all’articolo 7, paragrafo 1, prima frase, del regolamento [...] n. 715/2007 debba essere interpretata nel senso che il costruttore, nel determinare il canone, sia tenuto a trattare in modo analogo, a prescindere dalla loro attività commerciale, tutti gli operatori indipendenti ai sensi dell’articolo 3, punto 15, del regolamento [...] n. 715/2007.

In caso di risposta negativa alla terza questione pregiudiziale:

4) Se la nozione di “canone ragionevole e proporzionato” di cui all’articolo 63, paragrafo 1, prima frase, del regolamento [...] 2018/858 debba essere interpretata nel senso che il canone, in linea di principio, possa coprire soltanto le spese sostenute dal costruttore.

In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale e di applicazione del capitolo III del regolamento [...] n. 715/2007 ai veicoli vecchi, si chiede inoltre:

Se la nozione di “spese ragionevoli e proporzionate” di cui all’articolo 7, paragrafo 1, prima frase, del regolamento [...] n. 715/2007 debba essere interpretata nel senso che le spese, in linea di principio, possano consistere soltanto in quelle sostenute dal costruttore».

Sulla prima questione

21 Con la prima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se gli articoli 61 e 63 del regolamento 2018/858 debbano essere interpretati come applicabili ai modelli di veicoli omologati in vigore del regolamento n. 715/2007.

22 È importante rilevare, in primo luogo, che il regolamento 2018/858, come si evince dal suo considerando 50, non abroga il regolamento n. 715/2007, ma consolida le prescrizioni stabilite da quest’ultimo, relative alla fornitura delle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli a motore, ai sensi dell’articolo 3, punto 48, del regolamento 2018/858. Inoltre, l’articolo 89, paragrafo 1, di quest’ultimo regolamento, in vigore dal 1° settembre 2020, specifica che esso non invalida le omologazioni di veicoli completi o le omologazioni UE rilasciate fino al 31 agosto 2020 a veicoli o a sistemi, componenti o entità tecniche indipendenti.

23 In secondo luogo, va sottolineato che, sebbene l'articolo 86, paragrafo 1, punto 4, del regolamento 2018/858 sopprima il capo III del regolamento n. 715/2007, relativo all'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, tale articolo, al suo paragrafo 2, specifica tuttavia che i riferimenti alle disposizioni soppresse del regolamento n. 715/2007 si intendono fatti al regolamento 2018/858 e si leggono secondo la tavola di concordanza di cui all'allegato XI, punto 1 di tale regolamento. Secondo questo allegato, gli articoli 61 e 63 del regolamento 2018/858 sostituiscono gli articoli 6 e 7 del regolamento n. 715/2007 e, a partire dal 1° settembre 2020, sono applicabili ai veicoli omologati prima di tale data.

24 Alla luce dell'insieme dei motivi che precedono, occorre rispondere alla prima questione nel senso che gli articoli 61 e 63 del regolamento 2018/858, in combinato disposto con l'articolo 86, paragrafo 1, punto 4, e paragrafo 2, e con il punto 1 dell'allegato XI di tale regolamento, devono essere interpretati nel senso che essi sono applicabili ai modelli di veicoli omologati in vigore del regolamento n. 715/2007.

Sulla seconda questione

25 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858 debba essere interpretato nel senso che l'obbligo che esso impone ai costruttori di veicoli di fornire un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle «informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo», definite all'articolo 3, punto 48, di tale regolamento, comprende l'obbligo di consentire agli editori di informazioni tecniche di elaborare e utilizzare tali informazioni ai fini delle loro attività nella catena di fornitura postvendita, senza assoggettarli a condizioni diverse da quelle stabilite in tale regolamento.

26 A questo proposito, va subito indicato che la nozione di «operatore indipendente» è definita all'articolo 3, punto 45, del regolamento 2018/858 come qualsiasi persona fisica o giuridica, diversa da un concessionario o da un riparatore autorizzato, coinvolta direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione di veicoli. Gli editori di informazioni tecniche sono espressamente menzionati in tale punto 45 come rientranti nella categoria degli operatori indipendenti.

27 Ai sensi dell'articolo 61, paragrafo 1, primo comma, del regolamento 2018/858, gli editori di informazioni tecniche godono quindi, in quanto operatori indipendenti, di un accesso senza restrizioni standardizzato e non discriminatorio alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli. Tali informazioni devono essere presentate in modo facilmente accessibile sotto forma di insiemi di dati leggibili a macchina e trattabili elettronicamente. Lo scopo di tale accesso in un formato standardizzato è quello di consentire, come indicato nel considerando 50 di detto regolamento, «di reperire le informazioni tecniche».

28 L'articolo 61, paragrafo 2, secondo comma, seconda frase di tale regolamento stabilisce che gli operatori indipendenti diversi dai riparatori, compresi gli editori di informazioni tecniche, devono avere accesso a tali informazioni in un formato idoneo ad essere trattato elettronicamente, affinché tali operatori possano svolgere le loro attività nella catena di fornitura postvendita. Occorre aggiungere che tale obbligo è stato introdotto solo nel corso del procedimento legislativo riguardante il regolamento 2018/858 (v., in questo senso, sentenza del 19 settembre 2019, Gesamtverband Autoteile-Handel, C-527/18, EU:C:2019:762, punto 34).

29 Dai termini stessi di tali disposizioni si evince così che l'obbligo in capo ai costruttori di veicoli di fornire un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli, di cui all'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858, comprende l'obbligo di consentire agli editori di informazioni tecniche di elaborare e

sfruttare tali informazioni senza condizioni diverse da quelle previste da tale regolamento, nel contesto e ai fini delle loro specifiche attività commerciali nella catena di fornitura postvendita.

30 Tale interpretazione è corroborata dall'obiettivo stabilito nei considerando 50 e 52 del regolamento 2018/858, ossia consentire una concorrenza efficace sul mercato dei servizi consistenti nella fornitura di informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, in modo da assicurare che il mercato della riparazione e della manutenzione dei veicoli gestito da operatori indipendenti possa competere con quello dei concessionari autorizzati.

31 Infatti, gli editori di informazioni tecniche, facilitando l'accesso alle informazioni necessarie per la riparazione e la manutenzione dei veicoli da parte degli operatori indipendenti che non sono concessionari o riparatori autorizzati appartenenti al sistema di distribuzione dei costruttori, e in particolare elaborando, utilizzando e integrando tali informazioni, contribuiscono allo sviluppo del mercato della riparazione e della manutenzione di veicoli da parte di tali operatori.

32 Di conseguenza, il diritto di accesso a tali informazioni, che l'articolo 61, paragrafo 1, di tale regolamento impone ai costruttori di veicoli di garantire, in particolare, agli editori di informazioni tecniche, deve comprendere il diritto di elaborare e utilizzare tali informazioni da parte di questi ultimi nell'ambito e ai fini della propria attività commerciale, senza condizioni diverse da quelle stabilite da tale regolamento.

33 L'allegato X, punto 6.1, del regolamento 2018/858 – che introduce l'obbligo per coloro che intendano duplicare o ripubblicare le informazioni sulla manutenzione e la riparazione dei veicoli di avviare trattative dirette con il costruttore interessato – non può mettere in discussione tale interpretazione del diritto di accesso alle informazioni che l'articolo 61 di tale regolamento garantisce agli editori di informazioni tecniche, in qualità di operatori indipendenti.

34 Infatti, l'elaborazione e l'utilizzo di tali informazioni da parte di detti editori, nell'ambito e ai fini della loro attività commerciale specifica, sulla base dell'articolo 61 del regolamento 2018/858, non possono essere assimilati a meri prelievi di copie o riproduzioni di tali informazioni ai sensi del punto 6.1 dell'allegato X di tale regolamento, che, come sottolinea la Commissione europea, stabilisce in termini generali i requisiti tecnici relativi all'accesso alle informazioni, in particolare, sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli.

35 Alla luce del complesso di motivi che precedono, occorre rispondere alla seconda questione che l'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858 deve essere interpretato nel senso che l'obbligo che esso impone ai costruttori di veicoli di fornire un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli definite all'articolo 3, punto 48, di tale regolamento comprende l'obbligo di consentire agli editori di informazioni tecniche di elaborare e utilizzare tali informazioni ai fini delle loro attività nella catena di fornitura postvendita, senza assoggettarli a condizioni diverse da quelle stabilite da tale regolamento.

Sulle questioni terza e quarta

36 Con la terza e la quarta questione, che devono essere esaminate congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 63 del regolamento 2018/858 debba essere interpretato nel senso che la nozione di «canone ragionevole e proporzionato», cui fa riferimento tale articolo, obblighi i costruttori di veicoli ad applicare, a tutti gli operatori indipendenti, un metodo uniforme di calcolo di tale canone basato unicamente sui costi sostenuti per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli che tale regolamento impone loro di concedere.

37 L'articolo 63, paragrafo 1, prima frase, del regolamento 2018/858 consente ai costruttori di veicoli di chiedere la corresponsione di un canone per l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, a condizione che tale canone sia ragionevole e proporzionato. Dalla seconda frase di tale articolo 63, paragrafo 1, si evince che tale canone non deve scoraggiare l'accesso a dette informazioni e, a tal fine, nel suo importo si deve tener conto della misura in cui ciascun operatore indipendente le utilizza.

38 L'articolo 63, paragrafo 2, primo comma, del regolamento 2018/858 prevede inoltre che i costruttori di veicoli mettano a disposizione tali informazioni su base oraria, giornaliera, mensile e annua e determinino i canoni d'accesso a suddette informazioni in funzione dei rispettivi periodi per i quali l'accesso viene concesso. Il secondo comma di questo paragrafo 2 consente a tali costruttori di offrire in alternativa un accesso a transazione, per il quale il canone è fissato in base al numero di transazioni. Il terzo comma del suddetto paragrafo 2 consente ai riparatori indipendenti, definiti all'articolo 3, punto 47, del regolamento 2018/858, di scegliere tra questi due sistemi di accesso, qualora il costruttore li offra entrambi.

39 Peraltro, l'articolo 61, paragrafo 1, primo comma, ultima frase, del regolamento 2018/858 garantisce a tali riparatori indipendenti un accesso ai servizi di diagnostica remota utilizzati dai costruttori e dai concessionari, al fine di consentire loro di effettuare operazioni che comportano l'accesso al sistema di sicurezza di tali veicoli. Inoltre, l'articolo 61, paragrafo 9, del regolamento stabilisce che se i dati sulle riparazioni e manutenzioni di un veicolo sono memorizzati in una banca dati centrale del costruttore del veicolo, tali riparatori indipendenti devono avere accesso gratuito a tali dati e possono inserire informazioni sulle riparazioni e manutenzioni da essi eseguite.

40 Da tali disposizioni si evince, in primo luogo, che gli obblighi che il regolamento 2018/858 impone ai costruttori di veicoli variano a seconda dello status di colui che trae vantaggio da tali obblighi, circostanza che esclude automaticamente l'applicazione di un unico importo forfettario a tutti gli operatori indipendenti quale canone d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli. A tal fine, i costruttori di veicoli dovrebbero, in particolare, tenere conto dell'uso che i singoli operatori indipendenti fanno di queste informazioni nel contesto delle loro attività commerciali.

41 Questa interpretazione testuale è, inoltre, coerente con il principio generale della parità di trattamento, che impone non solo che situazioni analoghe non siano trattate in maniera diversa, bensì anche che situazioni diverse non siano trattate in maniera uguale, a meno che un simile trattamento non sia obiettivamente giustificato (sentenze del 19 ottobre 1977, Ruckdeschel e a., 117/76 e 16/77, EU:C:1977:160, punto 7; del 16 dicembre 2008, Arcelor Atlantique e Lorraine e a., C-127/07, EU:C:2008:728, punto 23, nonché del 17 dicembre 2020, Centraal Israëlitisch Consistorie van België e a., C-336/19, EU:C:2020:1031, punto 85 e giurisprudenza citata).

42 Orbene, come rilevano in sostanza la Peugeot e la PSA, gli editori di informazioni tecniche, da un lato, e i riparatori indipendenti, dall'altro, non si trovano in una situazione paragonabile quanto all'oggetto e allo scopo perseguito dal regolamento 2018/858. Pertanto, il principio generale della parità di trattamento esclude che tale regolamento possa essere interpretato nel senso che prescrive un metodo di calcolo uniforme per l'accesso di tutti gli operatori indipendenti alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli.

43 In secondo luogo, non risulta dalla formulazione di nessuna delle disposizioni menzionate ai punti 37 e 38 della presente sentenza che i costruttori di veicoli, nel calcolare il canone d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, siano tenuti a basarsi unicamente sui costi generati dall'obbligo, che il regolamento 2018/858 pone a loro carico, di fornire accesso a

tali informazioni. Infatti, l'unica condizione prevista dall'articolo 63, paragrafo 1, di tale regolamento, letto alla luce del suo considerando 52, è che detto canone sia ragionevole e proporzionato, in modo che il suo importo non scoraggi gli operatori indipendenti dall'accedere alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, a pena di vanificare l'effetto utile dell'obiettivo perseguito dal citato regolamento, che consiste nel consentire a tali operatori di competere con i concessionari e i riparatori autorizzati sul mercato dei servizi di informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli.

44 Alla luce del complesso dei motivi suesposti, occorre rispondere alla terza e alla quarta questione che l'articolo 63 del regolamento 2018/858, letto alla luce del considerando 52 di tale regolamento e del principio di parità di trattamento, deve essere interpretato nel senso che la nozione di «canone ragionevole e proporzionato» di cui a tale articolo, da un lato obbliga i costruttori di veicoli a prendere in considerazione l'attività commerciale nel cui contesto le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli sono utilizzate dai vari operatori indipendenti e, dall'altro, permette loro di chiedere la corresponsione di un canone che eccede i meri costi sostenuti per l'accesso a tali informazioni, che il citato regolamento impone loro di concedere a detti operatori, a condizione, tuttavia, che tale canone non costituisca un disincentivo per questi ultimi.

Sulle spese

45 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:

1) Gli articoli 61 e 63 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'articolo 86, paragrafo 1, punto 4, e paragrafo 2, nonché con l'allegato XI, punto 1, di tale regolamento,

devono essere interpretati nel senso che:

essi sono applicabili ai modelli di veicoli che sono stati omologati in vigenza 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.

2) L'articolo 61, paragrafo 1, del regolamento 2018/858,

deve essere interpretato nel senso che:

l'obbligo che esso impone ai costruttori di veicoli di fornire un accesso senza restrizioni, standardizzato e non discriminatorio alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli definite all'articolo 3, punto 48, di tale regolamento comprende l'obbligo di consentire agli editori di informazioni tecniche di elaborare e utilizzare tali informazioni ai fini delle loro attività nella catena di fornitura postvendita, senza assoggettarli a condizioni diverse da quelle stabilite da tale regolamento.

3) L'articolo 63 del regolamento 2018/858, letto alla luce del considerando 52 di tale regolamento e del principio della parità di trattamento,

deve essere interpretato nel senso che:

la nozione di «canone ragionevole e proporzionato» di cui a tale articolo, da un lato, obbliga i costruttori di veicoli a prendere in considerazione l'attività commerciale nel cui contesto le informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli sono utilizzate dai vari operatori indipendenti e, dall'altro, permette loro di chiedere la corresponsione di un canone che eccede i meri costi sostenuti per l'accesso a tali informazioni, che il citato regolamento impone loro di concedere a detti operatori, a condizione, tuttavia, che tale canone non costituisca un disincentivo per questi ultimi.