

**Causa C-128/20**

**Domanda di pronuncia pregiudiziale**

**Data di deposito:**

19 febbraio 2020

**Giudice del rinvio:**

Landesgericht Klagenfurt (Austria)

**Data della decisione di rinvio:**

19 febbraio 2020

**Ricorrente:**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Resistente:**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

---

(omissis)

**ORDINANZA**

**CAUSA**

**Ricorrente**

(omissis)

GSMB Invest GmbH & Co. KG

(omissis)

10245 Berlino

(omissis)

GERMANIA

**Resistente**

(omissis)

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

(omissis)

9020 Klagenfurt am Wörthersee

(omissis)

**Per:**

**EUR 21 111,27** (omissis)

A) Si sottopongono alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

1. *Se l'articolo 5, 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 debba essere interpretato nel senso che è vietato, ai sensi dell'articolo 1, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007, un dispositivo di un veicolo per il quale la valvola per il ricircolo dei gas di scarico, vale a dire un componente che influisce sulle emissioni, sia progettata in modo tale che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico, vale a dire la quantità di gas di scarico che viene sottoposta a ricircolo, è regolata in maniera da essere garantita una modalità a basse emissioni solo tra i 15 e i 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine, mentre diminuisce linearmente a zero al di fuori di tale intervallo di temperature nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando [Or. 2] un aumento delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) oltre i valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007.*
2. *Se l'espressione «per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie» di cui 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, debba essere interpretata nel senso che una strategia in materia di gas di scarico asseritamente finalizzata alla protezione di parti meccaniche, come valvola EGR, dispositivo di raffreddamento dell'EGR e filtro antiparticolato per motori diesel, non soddisfa le deroghe.*
3. *Se l'articolo 5, 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, debba essere interpretato nel senso che una strategia in materia di gas di scarico che garantisce la piena funzionalità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento solo in presenza di temperature comprese tra 15 e 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine (cosiddetto «intervallo termico») e quindi, in Europa e specialmente in Austria, per la maggior parte dell'anno non garantisce la piena operatività, non soddisfa le prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1 – funzionamento del veicolo nell'uso normale – e costituisce un impianto di manipolazione vietato.*

B) (omissis) [Sospensione del procedimento] [Or. 3]

## MOTIVI

### I.) Oggetto del procedimento:

Con ricorso del 27 dicembre 2017 la ricorrente chiede la redibitoria (risoluzione) del contratto di compravendita da essa stipulato con la resistente il 9 gennaio 2011 ed avente ad oggetto l'acquisto di un'autovettura VW, Caddy Maxi Comfortline 4MOTION, 2.0 l TDI, (omissis) a fronte del pagamento di un corrispettivo per l'utilizzo. La ricorrente avrebbe sottoscritto il contratto di compravendita nella convinzione di acquistare un'autovettura nuova e, segnatamente, ecocompatibile, con consumi ed emissioni di gas di scarico e di CO<sub>2</sub> contenuti, nonché oggetto di un'omologazione veritiera e con valori delle emissioni in linea con le prescrizioni di legge.

Nel quadro di un aggiornamento del software, la produttrice del veicolo, la Volkswagen AG, avrebbe applicato un nuovo intervallo di temperatura o termico. A seguito dell'aggiornamento del software, in presenza di una temperatura esterna inferiore a 15 gradi e superiori a 33 gradi e a un'altitudine superiore a 1 000 metri sul livello del mare, i veicoli disattiverebbero la funzione di depurazione dei gas di scarico. Detto intervallo termico costituirebbe un **impianto di manipolazione vietato**. Non sussisterebbe alcuna deroga che consenta detto intervallo termico ai sensi dell'articolo 5 del regolamento, tanto più che una [mancata] riduzione della depurazione dei gas di scarico a temperature inferiori ai 15 gradi o superiori ai 33 gradi o al di sopra dei 1 000 metri sul livello del mare non comporterebbe direttamente un danno al motore e [detta riduzione] non è quindi finalizzata alla sua protezione.

La convenuta contestava i diritti azionati sia nel merito che nell'ammontare e chiedeva il rigetto del ricorso con condanna alle spese, motivando le sue richieste, in sintesi, come segue:

Il cosiddetto «intervallo termico», vale a dire lo spegnimento graduale, nel senso della riduzione progressiva della percentuale di ricircolo dei gas di scarico in ragione della temperatura dell'ambiente sarebbe impiegato da tutti i produttori di veicoli diesel a norma della classificazione Euro 5. Il Kraftfahrt-Bundesamt (ufficio federale dei veicoli a motore), quale autorità di omologazione ne sarebbe stato sempre a conoscenza e l'avrebbe valutato come misura ammissibile ai sensi del regolamento n. 715/2007. Inoltre, anche in sede di controllo degli aggiornamenti software, il Kraftfahrt-Bundesamt avrebbe attribuito grande importanza alla verifica della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e a seguito di approfondito esame avrebbe stabilito che l'aggiornamento del software non avrebbe alcun impatto negativo su di essa. [Or. 4]

## **II.) Quadro normativo**

La ricorrente fonda la sua richiesta di risoluzione del contratto di compravendita sulla contrarietà al buon costume ai sensi dell'articolo 879, paragrafo 1, dell'ABGB (Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch, codice civile austriaco). In un sistema giuridico funzionante – come quello europeo – ogni acquirente di un'autovettura deve poter contare sul fatto che il veicolo da lui comprato non è stato manipolato dal costruttore. A livello mondiale, la VW avrebbe montato su circa 8,5 milioni di veicoli impianti di manipolazione vietati ingannando così le autorità di controllo e i consumatori al fine di massimizzare il guadagno. Ciò contrasterebbe con il naturale senso della giustizia di tutte le persone oneste e dovrebbe quindi essere qualificato come contrario al buon costume ai sensi dell'articolo 879, paragrafo 1, dell'ABGB.

L'articolo 879, paragrafo 1, del codice civile austriaco ha il seguente tenore:

È nullo un contratto che viola un divieto legale o è contrario al buon costume.

Inoltre, la ricorrente fonda la sua richiesta di garanzia sull'articolo 932, paragrafo 4, dell'ABGB.

L'articolo 932, paragrafi 1 e 4, del codice civile austriaco così dispone:

In presenza di un vizio il cessionario può esigere la sanatoria (riparazione o fornitura aggiuntiva di quanto mancante), la sostituzione del bene, una ragionevole riduzione del corrispettivo (riduzione del prezzo) o la risoluzione del contratto (redibitoria) (paragrafo 1).

Se sia la sanatoria che la sostituzione sono impossibili o comporterebbero per il cedente oneri eccessivamente elevati, il cessionario ha diritto alla riduzione del prezzo oppure, salvo si tratti di un vizio marginale, alla redibitoria. Lo stesso vale quando il cedente rifiuta la sanatoria o la sostituzione o non vi procede entro un termine ragionevole, nonché quando tali misure comporterebbero per il cessionario notevoli disagi o sarebbero per lui inaccettabili in ragione di giustificati motivi legati alla persona del cedente (paragrafo 4). [Or. 5]

## **III.) Sulla necessità della decisione della Corte**

(omissis) (omissis)

## **IV. Sulle questioni pregiudiziali:**

### **Fondamenti di diritto dell'Unione**

Il 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 (in prosieguo, in breve: il «regolamento n. 715/2007») dispone, in particolare, quanto segue:

Considerando 12:

*È opportuno continuare ad impegnarsi per introdurre limiti di emissione più severi, con riduzioni delle emissioni di biossido di carbonio e la fissazione di detti limiti basati sulle prestazioni effettive dei veicoli durante il loro uso.*

Articolo 3, punto 10:

*«impianto di manipolazione»: ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore [Or. 6] 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.*

Articolo 5:

*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.*

L'articolo 3, punto 9, del regolamento n. 692/2008 così dispone:

*La prova di tipo 6 per la misura delle emissioni a bassa temperatura di cui all'allegato VIII non si applica ai veicoli diesel.*

*All'atto della richiesta di omologazione, tuttavia, i costruttori presentano all'autorità di omologazione informazioni che indicano che il dispositivo di post-trattamento degli NOx raggiunge, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a -7 °C descritto nella prova di tipo 6, una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente.*

*Inoltre, il costruttore fornisce all'autorità di omologazione informazioni sulla strategia di funzionamento del sistema di ricircolo dei gas di scarico (EGR), compreso il funzionamento a bassa [Or. 7] temperatura.*

*Tali informazioni comprendono anche una descrizione degli eventuali effetti sulle emissioni.*

*L'autorità di omologazione non rilascia l'omologazione se le informazioni fornite non sono sufficienti a dimostrare che il sistema di post-trattamento raggiunge effettivamente, entro il termine indicato, una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente.*

*Su richiesta della Commissione, l'autorità di omologazione fornisce informazioni circa l'efficienza dei dispositivi di trattamento degli NOx e del sistema EGR a bassa temperatura.*

### **Sul fondamento della questione pregiudiziale**

(omissis)

L'occasione concreta per il presente rinvio pregiudiziale è offerta, in particolare, dalle sentenze del Landesgericht Stuttgart (Tribunale del Land di Stoccarda) del 17 gennaio 2019 (omissis) e del Landesgericht Düsseldorf (Tribunale del Land di Düsseldorf) del 31 luglio 2019 (omissis).

Ai punti 1 e 2 delle massime della sentenza, il Landesgericht Stuttgart statuisce quanto segue:

«1. Qualora, a basse temperature esterne, venga ridotto il ricircolo dei gas di scarico impiegato in un veicolo a motore per la riduzione delle emissioni di ossidi di azoto (NOx) (cosiddetto “intervallo termico”), tale intervento integra un impianto di manipolazione (vietato) ai sensi degli articoli 5, paragrafo 2, e 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. È irrilevante in che misura venga ridotto il ricircolo dei gas di scarico, posto che gli articoli 5, paragrafo 2, e 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 non distinguono in ragione del livello della modulazione del sistema di controllo delle emissioni. [Or. 8]

2. Un siffatto dispositivo [di controllo] dei gas di scarico non è ammesso in via eccezionale ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 ai fini della protezione del motore, ove, in base al più alto standard della tecnica di volta in volta disponibile, vi siano altre soluzioni tecniche, e ciò a prescindere dal fatto che, dal punto di vista economico, esse siano notevolmente più dispendiose.

3. Inoltre, con l'obbligo di prova a norma dell'articolo 3, punto 9, del regolamento di attuazione [regolamento (CE) n. 692/2008], il legislatore del

regolamento ha chiarito, per i veicoli, che la presenza di un ulteriore intervallo termico a basse temperature non può essere giustificata.

4. Un dispositivo di manipolazione siffatto che, dal punto di vista del motore, opera in maniera pressoché ininterrotta (a temperature esterne inferiori ai 7 gradi Celsius) non è necessario ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, secondo periodo, lettera a), del regolamento n. 715/2007 e viola così gli obiettivi del regolamento».

Il Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land di Klagenfurt) condivide queste massime. A parere di detto giudice, dall'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, si evince che il cosiddetto «intervallo termico» costituisce un impianto di manipolazione vietato ai sensi del regolamento citato. Ciò, segnatamente, in quanto, nella maggior parte dei paesi dell'Unione europea, in particolare in Austria, Germania e Svizzera, la temperatura esterna nel corso dell'anno è per lo più inferiore a 15 gradi Celsius e - vista la collocazione geografica di detti paesi - i veicoli circolano spesso in zone poste al di sopra dei 1 000 metri di altitudine; pertanto tali condizioni corrispondono al «normale funzionamento e il normale uso del veicolo» disciplinato nell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Pertanto, il regime privilegiato previsto all'articolo 5, paragrafo 2, secondo periodo, lettera a), del regolamento n. 715/2007 ai fini della protezione del motore non rappresenta un possibile fondamento giuridico per impianti di manipolazione che vengano attivati nel quadro del «normale» utilizzo dei veicoli. Ciò vale, in particolare, per il funzionamento a temperature esterne inferiori ai 15 gradi Celsius. L'articolo 3, punto 9, del regolamento di attuazione n. 692/2008 stabilisce entro quanto tempo deve essere garantita la piena funzionalità in caso di avviamento a freddo del motore. In base ad esso, il [Or. 9] il dispositivo di post-trattamento degli NOx deve raggiungere, entro [400] secondi dall'avviamento a freddo a -7 °C una temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente. In tale contesto, l'autorità di omologazione non può rilasciare alcuna omologazione se queste condizioni per l'omologazione non sono state adeguatamente dimostrate. Tuttavia, da tale obbligo di prova deve dedursi che il legislatore del regolamento ha chiarito che, accanto a detta eccezione, non può sussistere alcuna giustificazione per un ulteriore intervallo termico. L'intervallo termico presente che garantisce la piena funzionalità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento solo in presenza di temperature comprese tra 15 e 33 gradi Celsius e al di sotto dei 1 000 metri di altitudine (cosiddetto «intervallo termico») e quindi, in Europa e specialmente in Austria, per la maggior parte dell'anno non è pienamente operativo, non soddisfa la prescrizioni di cui all'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 e rappresenta un impianto di manipolazione vietato.

(omissis)

**Klagenfurt, 19 febbraio 2020**

(omissis) [osservazioni]

DOCUMENTO DI LAVORO