

Versione anonimizzata

Traduzione

C-134/20 – 1

Causa C-134/20

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

11 marzo 2020

Giudice del rinvio:

Landesgericht Eisenstadt (Austria)

Data della decisione di rinvio:

29 gennaio 2020

Ricorrente:

JR

Resistente:

Volkswagen AG

(omissis)

REPUBBLICA D'AUSTRIA

LANDESGERICHT EISENSTADT

(omissis)

ORDINANZA

CAUSA:

Ricorrente

(omissis)

JR

(omissis) Vienna

Resistente

(omissis) Wolfsburg

Per:

EUR 22 238,64 (omissis)

1. Si sottopongono alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali:

- a) *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 [Or. 2] metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di ossidi di azoto (Nox) oltre i valori limite fissati dal regolamento n. 715/2007.*
- b) *Se, ai fini della valutazione della questione a), sia rilevante il fatto che il dispositivo del veicolo ivi menzionato sia necessario per proteggere il motore dai danni.*
- c) *Se sia inoltre rilevante ai fini della valutazione della questione b) il fatto che la parte del motore che deve essere protetta dai danni sia la valvola per il ricircolo dei gas di scarico.*
- d) *Se sia rilevante ai fini della valutazione della questione a) il fatto che il dispositivo del veicolo in essa menzionato sia stato installato già al momento della costruzione del veicolo oppure che il sistema della valvola per il ricircolo dei gas di scarico descritto nella questione a) sia stato inserito nel veicolo a titolo di riparazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo.*

2. Il procedimento è sospeso sino alla pronuncia pregiudiziale della Corte di giustizia dell'Unione europea (omissis).

MOTIVI:

I. Fatti

Nel 2013 il **ricorrente** acquistava un veicolo modello VW Touran Comfortline BMT TDI (in prosieguo: il «veicolo controverso») al prezzo di EUR 27 600,00. Il veicolo controverso (omissis) è dotato di un motore diesel 1,6l del tipo EA189 con una potenza di 77 kW.

La resistente è la controllante del gruppo VW, ha la propria sede in Germania e, dall'autunno 2015, è al centro della discussione pubblica sviluppata sul tema dello «scandalo gas di scarico dei veicoli diesel».

Nello specifico, il veicolo controverso, (omissis) presenta i seguenti dati (rilevanti): **[Or. 3]**

Marca:	Volkswagen VW
(omissis)	(omissis)
Propulsione:	Motore diesel
(omissis)	(omissis)
Classe di inquinamento:	EURO 5
Emissioni dei gas di scarico a norma del:	566/2011F
CO:	0,1354
NOx:	0,1362
(T) HC+NOx:	0,1666
(omissis)	(omissis)
Consumo complessivo di carburante:	4,5 l/100 km (CO ₂ 119 g/km)

Il veicolo controverso è dotato di un dispositivo di controllo dell'inquinamento posizionato nel motore o interno, vale a dire, della valvola per il ricircolo dei gas di scarico (in prosieguo: la «**valvola EGR**»). Esso presenta un dispositivo di post-trattamento delle emissioni mediante filtro antiparticolato, ma nulla di simile è presente per i NOx (omissis). La valvola EGR (in termini molto semplificati) riconvoglie i gas di scarico dall'uscita del motore nel tratto di aspirazione per ivi sostituire parte dell'aria pura. In tal modo, in sede di combustione la temperatura di picco viene ridotta e il processo di combustione rallenta con conseguente riduzione delle emissioni di NOx. L'emissione di NOx è influenzata anche attraverso la fasatura e la durata di iniezione e con la struttura del motore. Tuttavia, se si elimina o disattiva la valvola EGR, il veicolo controverso non può rispettare il valore limite di NOx di cui al regolamento n. 715/2007. La valvola EGR è parte del motore.

Il costruttore del veicolo controverso ha equipaggiato detto veicolo e tutti gli altri veicoli di detta serie con motore EA189 in modo tale che il software prevede una **modalità 0 (guida)** e una **modalità 1 (NEDC)**. (omissis)

All'accensione il veicolo controverso si trova sempre in modalità 1 [**Or. 4**] (NEDC). Quando il software riconosce la situazione di prova, cioè il funzionamento del veicolo nell'ambito del NEDC, detto veicolo resta in tale modalità. Quando il software rileva la movimentazione del veicolo controverso al di fuori dei limiti di tolleranza del NEDC (scostamenti rispetto al profilo di velocità di +/- 2 km/h ovvero +/- 1 s), il veicolo passa alla modalità 0 (guida). Questo processo è descritto con le nozioni di «**logica della commutazione**», «funzione a gradino» o anche «software di manipolazione». Nella modalità 0 (guida) la percentuale di ricircolo dei gas (in prosieguo: la «**percentuale EGR**»), vale a dire la quota di gas di scarico che viene sottoposta a ricircolo, si riduce con conseguente variazione della fasatura e della durata di iniezione. Il veicolo controverso movimentato in modalità 0 (guida) all'interno del NEDC non rispetta i valori limite NOx del regolamento n. 715/2007. Posto che, nelle condizioni reali di guida, detto veicolo si trova quasi esclusivamente in modalità 0 (guida), esso non soddisfa nemmeno in tale contesto i suddetti valori limite.

La logica della commutazione è divenuta di pubblico dominio mediante una missiva della United States Environmental Protection Agency (in prosieguo: l'«**EPA**») del 18 settembre 2015 in cui detta logica è stata descritta in relazione ai veicoli del costruttore prodotti per il mercato statunitense ed è stata riconosciuta come illegale. Non è possibile stabilire se ed eventualmente in che modo i motori e i software di controllo del motore del veicolo controverso si differenzino dalla progettazione del motore e dal software di controllo di veicoli prodotti dal costruttore per il mercato statunitense. (omissis)

Dal punto di vista tecnico, il veicolo controverso è sicuro e idoneo a circolare e può pertanto (sotto questo profilo) essere utilizzato senza limitazioni nella circolazione stradale.

All'atto dell'acquisto, per il ricorrente era importante che il veicolo comprato avesse consumi ridotti. (omissis) Se avesse saputo che, a causa del software di manipolazione, il veicolo controverso non risponde ai requisiti di legge, egli non lo avrebbe acquistato.

(omissis)

Con lettera dell'8 ottobre 2015 a firma dell'importatore generale per i veicoli VW in Austria [**Or. 5**], la Intercar Austria GmbH, il ricorrente è stato informato che il veicolo controverso necessitava di interventi di ricondizionamento e che il costruttore avrebbe sostenuto tutti i costi per le riparazioni su detto veicolo a tal fine necessarie. Dal contesto complessivo di tali comunicazioni si evince che i livelli di NOx indicati nell'omologazione differiscono da quelli effettivi. Il ricorrente veniva inoltre invitato a far effettuare un **aggiornamento** che disattiva

la logica della commutazione. L'aggiornamento è stato sviluppato dalla resistente e da essa installato sul veicolo controverso.

Quantomeno dopo l'aggiornamento, la valvola EGR, vale a dire un componente che influisce sulle emissioni, è progettata in modo tale che la percentuale EGR è regolata in maniera da garantire 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 (omissis) (questo processo è indicato in prosieguo, per brevità: «**intervallo termico**»). La riduzione della percentuale EGR a 0 comporta un incremento delle emissioni di NOx al di sopra dei valori limite del regolamento n. 715/2007. L'aggiornamento comporta ulteriori modifiche con conseguenti variazioni nelle emissioni di gas di scarico rispetto alle emissioni ad esso anteriori. In mancanza di informazioni in merito a detto aggiornamento, non è possibile determinare in cosa consistano queste modifiche, se non per quanto attiene al meccanismo dell'intervallo termico.

Non si può stabilire se l'intervallo termico sia necessario per proteggere il motore da danni e nemmeno se l'aggiornamento incida in maniera negativa su consumi, sviluppo di ruggine, prestazione e chilometraggio totale. Non è possibile accertare che, in caso di installazione dell'aggiornamento senza prevedere l'intervallo termico, le disposizioni del regolamento n. 715/2007 in materia di durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 non sono (o non possono essere) rispettate. In Austria per la maggior parte dell'anno le temperature si collocano al di sotto dei 15 gradi Celsius. È impossibile stabilire se, dopo l'installazione dell'aggiornamento, il valore di mercato del veicolo controverso si sia ridotto.

Il Kraftfahr-Bundesamt (ufficio federale tedesco dei veicoli a motore; in prosieguo: il «**KBA**») (omissis) ha autorizzato una modifica tecnica – nello specifico l'aggiornamento – (omissis) senza (pertanto) revocare l'omologazione, fermo restando che (dal punto di vista, in parte, giuridico) esso (i) ha stabilito che non sussiste alcun impianto di manipolazione vietato, (ii) ha classificato come ammissibili gli impianti di manipolazione presenti, (iii) ha indicato che i valori limite delle emissioni inquinanti e altri requisiti sono rispettati, (iv) che i consumi di carburante e le emissioni di Co2 inizialmente indicati dal costruttore sono stati confermati da un servizio tecnico **[Or. 6]** e (v) che la prestazione anteriore del motore, la coppia motrice massima e i pregressi valori di emissione acustica sono rimasti invariati. Il KBA non conosce il software impiegato dal costruttore ai fini dell'aggiornamento in quanto non ne ha preteso la presentazione. Non è possibile stabilire di quali (altre) informazioni disponesse il KBA per l'approvazione dell'aggiornamento e il compimento degli accertamenti succitati.

II. Valutazione e rilevanza delle prove:

La necessità di assumere ulteriori prove dipende anche dalle questioni giuridiche di diritto europeo cui occorre dare risposta. A parere del giudice adito, per quanto attiene a dette questioni e alla loro rilevanza ai fini del procedimento nazionale, la situazione di fatto risulta chiarita.

(omissis) [Informazioni più dettagliate sull'assunzione delle prove]

III. 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: il «regolamento n. 715/2007») prevede, in particolare, quanto segue:

Considerando 15: [Or. 7]

La Commissione dovrebbe essere conscia della necessità di rivedere il nuovo ciclo di guida standard europeo, metodo di prova di base per regolamentare le emissioni dell'omologazione CE. Dovrebbero essere aggiornati o sostituiti dei cicli di prova per riflettere mutamenti nelle specifiche dei veicoli e nei comportamenti di guida. Perché le emissioni mondiali effettive corrispondano a quelle misurate all'omologazione, possono essere necessarie delle revisioni. Si dovrebbe altresì prevedere l'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni e l'introduzione del concetto regolatore del «non superamento».

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.

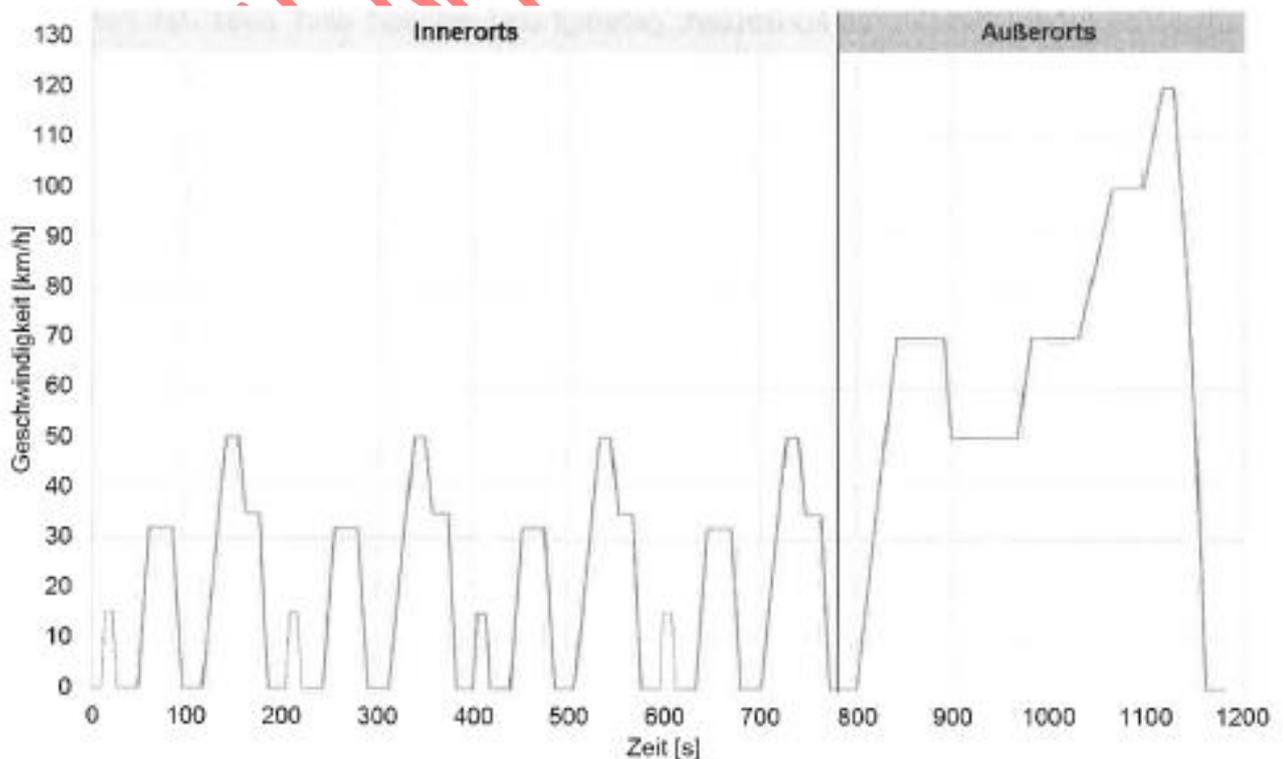
Al veicolo controverso si applicano i limiti di emissione dell'allegato 1, tabella 1 (Euro 5) del regolamento n. 715/2007.

Per il veicolo controverso detti valori devono essere stabiliti nel quadro della procedura di immatricolazione nel corso della cosiddetta prova di tipo 1 in conformità dell'allegato III del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (in prosieguo: il «regolamento n. 692/2008»).

Il punto 3.1 dell'allegato III del regolamento n. 692/2008 rimanda, quanto ai requisiti tecnici all'allegato 4 del regolamento UN/ECE n. 83. Questo allegato 4 descrive [Or. 8] l'effettuazione della prova di tipo I a norma del punto 5.3.1 del regolamento UN/ECE n. 83, fermo restando che l'appendice 1 dell'allegato succitato disciplina il ciclo di guida che deve essere rispettato nel quadro di detta prova.

Questo ciclo di guida è indicato nella presente ordinanza ed è comunemente denominato «Nuovo ciclo di guida europeo», in breve «NEDC». La prova del veicolo in conformità del punto 5.3.1 del regolamento UN/ECE n. 83 è compiuta su un banco a rulli e ha una durata di 19 minuti e 40 secondi (= 1180 secondi). In tale contesto, viene eseguito il NEDC che si compone di una parte 1 di «ciclo urbano» (punto 5.3.1.2.2. del regolamento UN/ECE n. 83) e di una parte 2 di «ciclo extraurbano» (punto 5.3.1.2.3. del regolamento UN/ECE n. 83). Queste due parti del NEDC possono essere graficamente rappresentate insieme come segue:

Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC)



Innerorts	Ciclo urbano
Außerorts	Ciclo extraurbano
Geschwindigkeit [km/h]	Velocità [km/h]
Zeit [s]	Tempo [s]

(omissis)

Il regolamento n. 692/2008 stabilisce nell'articolo 3, punto 9, quanto segue:

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, [Or. 9] 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 compreso il funzionamento a bassa 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 di ricircolo dei gas di scarico a bassa temperatura.

IV. Contesto normativo nazionale/Pregiudizialità:

1. Sull'impugnazione del contratto per errore:

L'articolo 871 dell'Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile austriaco; in prosieguo: l'«ABGB») stabilisce che *«quando una parte era in errore sul contenuto della dichiarazione da essa resa o pervenuta all'altra parte in merito all'elemento principale [del negozio] o a un suo aspetto essenziale, cui la volontà*

è prevalentemente diretta o su cui detta volontà è stata manifestata, in capo ad essa non sorge alcuna obbligazione se l'errore è stato causato dall'altra parte, se - date le circostanze - tale errore avrebbe dovuto essere a quest'ultima evidente o se esso sia stato chiarito in tempo utile».

La disposizione di cui trattasi prevede così una serie di condizioni; in loro presenza e a fronte di una domanda giudiziale in tal senso, il giudice deve risolvere ex tunc il contratto con una sentenza costitutiva. Si illustrano, in dettaglio, i presupposti rilevanti ai fini della decisione pregiudiziale:

1.1 Sussistenza di un errore:

Dai fatti si evince che il ricorrente era convinto di acquistare un veicolo conforme alle disposizioni di legge (dell'Unione). Da essi emerge inoltre che il veicolo controverso acquistato dal ricorrente funzionava secondo la logica della commutazione. Detta logica contrasta con le disposizioni del regolamento n. 715/2007, in particolare, del suo articolo 5. Ciò deriva dal fatto che la valvola EGR e [Or. 10] il sistema di iniezione sono, rispettivamente, componenti che influiscono sulle emissioni e sono progettati in maniera tale da [permettere che il veicolo] rispetti le disposizioni del regolamento n. 715/2007 e i relativi provvedimenti di attuazione solo in sede di effettuazione di una prova di tipo 1 a norma dell'allegato III del regolamento n. 692/2008. In caso di movimentazione nell'uso normale dette componenti sono regolate, rispettivamente, in maniera tale che il veicolo non risulta conforme al regolamento n. 715/2007 e ai suoi provvedimenti di attuazione.

Non è presente neppure un impianto di manipolazione ammesso ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 poiché – come correttamente osserva la stessa resistente – non si tratta di un impianto siffatto (omissis). Invece, la programmazione deve essere intesa proprio nel senso che in normali condizioni di guida il veicolo controverso non dispone, a priori, di dotazioni conformi alle prescrizioni del regolamento n. 715/2007 (in particolare, all'articolo 5, paragrafo 1) cosicché non può più aver luogo una (eccezionale) disattivazione di componenti che influiscono sulle emissioni e, quindi, una disattivazione di un funzionamento conforme a dette disposizioni. Il veicolo controverso è invece solo eccezionalmente in una condizione [modalità 1 (NEDC)] idonea a soddisfare le prescrizioni.

Pertanto, esso non risponde alle prescrizioni di legge (del diritto dell'Unione). Il ricorrente era in errore rispetto a detta circostanza e la condizione de qua risulta così soddisfatta.

1.2 Rilevanza dell'errore:

(omissis) L'ABGB ammette (omissis) la possibilità di eccepire un errore (omissis) soltanto entro limiti relativamente ristretti. Un errore siffatto idoneo a comportare la risoluzione del contratto è detto comunemente «rilevante».

(omissis) Nel caso di specie, all'atto della stipula del contratto, il ricorrente si aspettava che il veicolo controverso rispondesse alle prescrizioni di legge (del diritto dell'Unione). Come stabilito supra, tale veicolo non risponde a dette aspettative. In concreto occorre chiedersi se, vista la natura del negozio, si tratti di una caratteristica tacitamente pattuita. (omissis) **[Or. 11]** (omissis) [Esame della natura di errore rilevante]. L'errore (omissis) è rilevante.

1.3 Carattere essenziale dell'errore:

L'errore è essenziale quando, in sua assenza, il dichiarante non avrebbe concluso il negozio, mentre è solo non essenziale quando il dichiarante, in sua assenza, lo avrebbe concluso a condizioni diverse (omissis)

Dai fatti emerge che il ricorrente, ove avesse saputo che, a causa del software di manipolazione, il veicolo controverso non risponde alle prescrizioni di legge, non lo avrebbe acquistato.

Pertanto, muovendo dal quadro giuridico illustrato supra, si può ritenere che l'errore sia essenziale nel senso succitato; esso aveva rilevanza causale ai fini della conclusione del contratto. Qualora siano soddisfatte le condizioni ulteriori il contratto deve quindi essere risolto.

1.4 Impugnazione:

Malgrado la sussistenza delle condizioni di cui ai punti da 1.1 a 1.3, il ricorrente può impugnare il negozio solo ove sussista una delle condizioni di seguito indicate: (i) l'errore è stato indotto dall'altra parte, (ii) l'errore avrebbe dovuto essere evidente per l'altra parte, (iii) la parte in errore non ha ricevuto tempestivi chiarimenti o (iv) entrambe le parti del contratto sono cadute in un errore comune (omissis). [Esame dell'ammissibilità di un'impugnazione per errore] Pertanto, a conclusione dell'analisi in punto di diritto, occorre ritenere che il ricorrente poteva impugnare il contratto.

1.5 Soddisfacimento:

Nel diritto austriaco si sostiene che la controparte contrattuale della parte in errore può sanare le conseguenze dell'errore mettendo detta parte nella condizione in cui essa si troverebbe se la sua percezione errata fosse stata corretta, vale a dire, mantenendo in vigore il negozio alle condizioni cui la parte in errore intendeva concluderlo. In tal caso, il dichiarante non ha alcun motivo per agire; egli è soddisfatto. **[Or. 12]**

(omissis) La resistente evidenzia che, con l'installazione dell'aggiornamento, il ricorrente è soddisfatto ai sensi del quadro normativo succitato e che, pertanto, il contratto non può essere risolto.

Il ricorrente afferma che detta installazione non ha comportato il suo soddisfacimento e motiva, in particolare, osservando che anche la logica della commutazione costituisce una misura giuridicamente inammissibile.

Pertanto, nel pronunciare la sentenza il giudice del rinvio è chiamato a chiarire la questione se lo stato [del veicolo] in essere a seguito dell'aggiornamento rappresenti una soluzione tecnica conforme alle prescrizioni del diritto dell'Unione, in particolare, al regolamento n. 715/2007 e al regolamento n. 692/2008. Solo in tal caso il ricorrente è stato soddisfatto, il contratto non deve essere risolto, né il prezzo ridotto e il ricorso deve di conseguenza essere respinto. (omissis)

La questione formulata ha quindi carattere pregiudiziale ai fini del procedimento in esame.

V. Sulla motivazione della questione pregiudiziale:

Le questioni pregiudiziali sono state sollevate, rispettivamente, in quanto non sussiste alcuna (sicura) giurisprudenza della Corte sull'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 nel contesto nella specie pertinente. (omissis)

I giudici austriaci si trovano ad affrontare con frequenza questa tematica. (omissis) Dai procedimenti è altresì noto che anche i giudici di altri Stati membri se ne stanno occupando [Or. 13] cosicché le questioni sollevate assumono rilievo a livello di UE.

(omissis)

Landesgericht Eisenstadt,

(omissis)

Eisenstadt, 29 gennaio 2020

(omissis)