Causa C-440/20

Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia

Data di deposito:

18 settembre 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania)

Data della decisione di rinvio:

18 settembre 2020

Ricorrente:

S.

Resistente:

AD GmbH

Oggetto del procedimento principale

Ricorso proposto contro una compagnia di assicurazione di tutela legale ai fini della concessione di copertura delle spese relative all'azione giudiziaria avviata nei confronti di un costruttore di automobili, avente ad oggetto domande di risarcimento del danno per manipolazione del controllo elettronico dei gas di scarico del veicolo acquistato dal ricorrente

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Interpretazione del diritto dell'Unione, articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

1. Interpretazione della nozione di «impianto di manipolazione»

DOCUMENTO DI LAVORO

1-1: *Se l'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che nella nozione di «elemento di progetto» ricadano solo gli elementi esclusivamente meccanici di un'apparecchiatura fisica.*

In caso di risposta negativa alla questione 1.1:

1-2: *Se l'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che nel sistema di controllo delle emissioni sia compreso unicamente l'impianto di depurazione dei gas di scarico (ad esempio sotto forma di catalizzatori dell'ossidazione diesel, filtro/i del particolato diesel, catalizzatori per la riduzione degli NOx) inserito a valle nel sistema di propulsione.*

1-3: *Se l'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che il sistema di controllo delle emissioni includa misure di riduzione delle emissioni sia interne sia esterne al motore.*

2. Interpretazione della nozione di «uso normale»

2-1: *Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la nozione di «uso normale» si riferisca esclusivamente alle condizioni di guida nel Nuovo ciclo di guida europeo.*

In caso di risposta negativa alla questione 2-1:

2-2: *Se l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che i costruttori sono tenuti a garantire il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I del regolamento stesso anche nell'uso quotidiano.*

In caso di risposta affermativa alla questione 2-2:

2-3: *Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la nozione di «uso normale» si riferisca alle condizioni di guida effettive nell'uso quotidiano.*

In caso di risposta negativa alla questione 2-3:

2-4: *Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la nozione di «uso normale» si riferisca alle condizioni di guida effettive nell'uso quotidiano sulla base di una velocità media di 33,6 km/h e di una velocità massima di 120,00 km/h.*

3. Liceità di strategie di riduzione delle emissioni in funzione della temperatura

3-1: *Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso del divieto di produzione di un veicolo, nel quale un componente prevedibilmente diretto ad influire sulle emissioni sia*

DOCUMENTO DI LAVORO

progettato in modo tale che la percentuale di ricircolo dei gas di scarico sia regolata in modo da garantire una modalità a basse emissioni solo in presenza di temperature comprese tra i 20°C e i 30°C, riducendosi tale modalità progressivamente al di fuori di detto intervallo di temperatura.

In caso di risposta negativa alla questione 3-1:

3-2: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che un impianto di manipolazione sia parimenti vietato qualora, al fine di proteggere il motore, operi continuativamente al di fuori dell'intervallo di temperatura compreso tra i 20°C e i 30°C, riducendo così notevolmente il ricircolo dei gas di scarico.*

4. Interpretazione della nozione di «necessità» ai sensi della deroga

4-1: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la necessità del ricorso ad impianti di manipolazione ai sensi di detta disposizione debba essere riconosciuta solo a condizione che, anche ricorrendo alla tecnologia più avanzata disponibile al momento dell'omologazione del rispettivo modello di veicolo, non risultasse possibile garantire la protezione del motore da danni o avarie e un funzionamento del veicolo in condizioni di sicurezza.*

In caso di risposta negativa alla questione 4-1:

4-2: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la necessità del ricorso ad impianti di manipolazione ai sensi di detta disposizione debba essere esclusa qualora i parametri di gestione del motore siano scelti in modo tale che, essendo essi prestabiliti in funzione della temperatura, la depurazione dei gas di scarico non si attivi ovvero si attivi solo in misura limitata, per effetto delle temperature abitualmente presenti, per gran parte dell'anno.*

5. Interpretazione della nozione di «danni» ai sensi della deroga

5-1: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che unicamente il motore debba essere protetto da danni.*

5-2: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che la nozione di danni non ricorra nel caso in cui siano interessate le cosiddette parti soggette ad usura (quali, ad esempio, la valvola di ricircolo dei gas di scarico).*

5-3: *Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretato e applicato nel senso che debbano essere protette da danni o avaria anche altre componenti del veicolo, in particolare quelle installate a valle nell'impianto di scarico.*

DOCUMENTO DI LAVORO

6. Effetti giuridici e sanzionatori delle violazioni del diritto dell'Unione

6-1: *Se l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, paragrafo 2, secondo comma, l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, nonché l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2007 debbano essere interpretati e applicati in modo tale da tutelare quantomeno anche il diritto di autodeterminazione dell'acquirente di un veicolo non conforme ai requisiti di cui al regolamento medesimo.*

In caso di risposta negativa alla questione 6-1:

6-2: *Se l'articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, paragrafo 2, secondo comma, l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, nonché l'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2007 debbano essere interpretati e applicati nel senso che gli Stati membri siano tenuti a prevedere un meccanismo sanzionatorio, il quale, in base al principio dell'effetto utile, riconosca agli acquirenti dei veicoli la legittimazione ad agire per attuare il diritto dell'Unione posto a disciplina del mercato.*

6-3: a) *Se la nozione di misura «effettiva, proporzionata e dissuasiva» di cui all'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretata nel senso che un pregiudizio subito dall'acquirente del veicolo in base alla normativa pertinente non possa essere compensato o ridotto per effetto della possibilità di uso effettivo del veicolo non conforme al regolamento medesimo.*

b) *Se il principio dell'effetto utile, immanente nel diritto dell'Unione, esiga che la nozione di misura «effettiva, proporzionata e dissuasiva» ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere differenziata a seconda che la violazione di cui al paragrafo 2 di detta disposizione sia stata dolosa o meramente colposa giustificando solo in quest'ultimo caso una compensazione della possibilità di uso effettivo del veicolo acquistato.*

c) *Se la nozione di misura «effettiva, proporzionata e dissuasiva» ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretata nel senso che, anche nel caso di riconoscimento dell'indennità d'uso, il costruttore del veicolo sia tenuto a corrispondere una compensazione economica per l'uso della somma ricevuta a titolo di corrispettivo, vale a dire riconoscendo interessi ad essa relativi.*

d) *Se la nozione di misura «effettiva, proporzionata e dissuasiva» ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento (CE) n. 715/2007 debba essere interpretata nel senso che al costruttore di un veicolo non conforme al regolamento medesimo debba essere precluso di invocare una compensazione tra la possibilità di uso effettivo e il corrispettivo, quantomeno a decorrere dal momento della prima seria richiesta di ritiro da parte dell'acquirente.*

6-4: *Se l'articolo 18, paragrafo 1, e l'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE debbano essere interpretati e applicati nel senso che il costruttore*

DOCUMENTO DI LAVORO

venga meno al proprio obbligo di rilasciare un valido certificato di conformità ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva medesima, qualora abbia installato nel veicolo un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 e l'immissione in commercio di un siffatto veicolo violi il divieto di vendita in assenza di un valido certificato di conformità quale previsto dall'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE.

6-5: *Se la ratio e la finalità del regolamento (CE) n. 715/2007 e della direttiva 2007/46/CE consistano nel porre i valori limite di cui all'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 ovvero il certificato di conformità ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE, in combinato disposto con il regolamento (CE) n. 385/2009, a fondamento dei diritti a tutela degli acquirenti in modo tale che la violazione dei valori limite qualitativi fissati dal regolamento ovvero della normativa in materia di immatricolazione escluda, ai sensi del diritto dell'Unione europea, il riconoscimento, nei confronti del costruttore, del valore d'uso all'atto della restituzione del veicolo.*

Disposizioni pertinenti di diritto dell'Unione

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: articolo 3, punto 10, articolo 4, paragrafi 1 e 2, articolo 5, paragrafi 1 e 2, articolo 13

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 (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo: articolo 3, punti 6 e 9

Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) 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: articolo 2, paragrafo 1, articolo 3, punto 8, articolo 5, paragrafo 3

Regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione, del 7 maggio 2009, che sostituisce l'allegato IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (Direttiva quadro): allegato IX

DOCUMENTO DI LAVORO

Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro): articolo 18, paragrafo 1, articolo 26, paragrafo 1

Disposizioni pertinenti di diritto internazionale

Regolamento n. 83 della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) – Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore [2015/1038] (GU 2015, L 172, pag. 1): punto 2.16

Disposizioni nazionali pertinenti

Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco; in prosieguo: il «BGB»): articoli 823, 826, 849, 249

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) (regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli), articolo 6, paragrafo 1

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

1 Il 15 marzo 2012 la ricorrente acquistava una BMW X3 XDrive 25D Euro 5. La prima immatricolazione del veicolo aveva luogo nel marzo 2012. La resistente e la ricorrente hanno stipulato un'assicurazione di tutela legale.

2 Con lettera del 27 marzo 2019, la ricorrente comunicava alla resistente il proprio intendimento di far valere i diritti derivanti dalla manipolazione del controllo dei gas di scarico del veicolo da essa acquistato, chiedendo l'impegno alla copertura delle spese. Con lettera del 2 maggio 2019, la resistente negava la copertura assicurativa, in base al rilievo nei motori della BMW AG non sarebbe tata accertata la presenza di un rilevamento del ciclo di prova, bensì solo di una finestra termica consentita dalla legislazione tedesca ed europea vigente.

3 Successivamente, veniva effettuata una valutazione relativa alle possibilità di successo della causa, non accolto dalla resistente, la quale affermava, *inter alia*, che non sarebbe né attuale né imminente un richiamo del veicolo della ricorrente disposto da parte dell'amministrazione. La ricorrente proponeva quindi ricorso nei confronti della resistente volto ad ottenere la concessione della copertura.

DOCUMENTO DI LAVORO

Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale

4 La ricorrente sostiene che l'adozione di una finestra termica sia, in linea di principio, vietata. Pertanto, ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB, in combinato disposto con il regolamento n. 715/2007, nonché dell'articolo 826 BGB, le spetterebbero le azioni per fatto illecito nei confronti del costruttore del veicolo, con riguardo alle quali la resistente sarebbe tenuta ad assumere incondizionatamente l'impegno alla copertura delle spese. In caso di risoluzione contrattuale, la ricorrente non dovrebbe versare l'indennità d'uso per il periodo di uso effettivo del veicolo, in quanto detto obbligo sarebbe contrario al diritto dell'Unione.

5 La resistente rileva che non sarebbe stato disposto il richiamo del modello di veicolo in questione da parte del Kraftfahrt-Bundesamt (ufficio federale tedesco per la motorizzazione) né la Procura avrebbe avviato un rispettivo procedimento di indagine. Pertanto, la copertura dovrebbe essere negata. L'immissione sul mercato di un veicolo il cui motore sia dotato di una finestra termica non costituirebbe un danno doloso fraudolento ex articolo 826 BGB. Il regolamento n. 715/2007 non costituirebbe una legge di tutela ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB. Inoltre, essendo i valori limite di emissione delle norme Euro connessi a specifiche condizioni di prova standardizzate, sarebbero irrilevanti le emissioni prodotte dal veicolo al di fuori delle pertinenti condizioni di prova – vale a dire nell'uso quotidiano.

6 La nozione di necessità di cui all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 dovrebbe essere interpretata nel senso che essa giustifichi qualsiasi misura – da considerarsi *ex ante* – volta a prevenire danni alle componenti del motore. Il ricircolo dei gas di scarico (in prosieguo: l'«EGR») dipendente dalle condizioni operative in questione nel presente caso, ridotto in funzione della temperatura ambiente, sarebbe giustificato dalla necessità di proteggere le componenti meccaniche.

7 In ogni caso, secondo la giurisprudenza delle Corti supreme, occorrerebbe tener conto dell'utilità tratta dalla ricorrente ai fini della riduzione del danno.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

8 Il giudice del rinvio espone innanzitutto i principi tecnici della depurazione dei gas di scarico nei motori diesel, in particolare della finestra termica, sottolineando che tutti i nuovi motori diesel conosciuti hanno almeno uno scambiatore EGR.

9 Con l'impiego dell'EGR, parte della massa d'aria aspirata dal motore viene sostituita dai gas di scarico. Tale scambio è regolato dalla valvola EGR. Dato che i gas di scarico caldi e ricircolati incontrano l'aria fresca raffreddata dell'intercooler, esiste, in linea di massima, il rischio di formazione di fuliggine o grumi. Ciò può provocare un guasto della valvola EGR. Il rischio di fuliggine

DOCUMENTO DI LAVORO

aumenta a temperature esterne più basse, mentre il ricircolo dei gas di scarico è a pieno regime con temperature esterne da 20°C a 30°C.

10 Al fine di prevenire un rischio del genere, solo una parte dei gas di scarico viene fatta ricircolare. Non essendo possibile rispettare i valori limite con le sole misure interne del motore, vengono utilizzate misure secondarie sotto forma di sistemi di post-trattamento dei gas di scarico. Quali componenti per un siffatto post-trattamento vengono utilizzati, oltre ad un catalizzatore dell'ossidazione e ad un filtro del particolato diesel, i catalizzatori ad accumulo di NO_X e i catalizzatori SCR (Selective Catalytic Reduction). Il veicolo in questione non è dotato di catalizzatore SCR.

11 Quanto alla controversia ora pendente, il giudice remittente rileva, in primo luogo, che un'assicurazione di tutela legale ai sensi del relativo contratto stipulato *inter partes* è, in linea di principio, tenuta a garantire la tutela legale con riguardo alle prestazioni necessarie all'attuazione degli interessi giuridici dell'assicurato, nella misura in cui detta attuazione abbia adeguate prospettive di successo. Deve, quindi, sussistere quantomeno una sufficiente probabilità di esito positivo della controversia per l'assicurato. Occorre inoltre che appaia plausibile che l'assicurato sia in grado di dimostrare i fatti da provare con l'ausilio di mezzi ammissibili e idonei. Tuttavia, nell'apprezzamento delle probabilità di successo non dovrebbe aver luogo, in linea di principio, una ponderazione della forza probatoria sulla base di una valutazione anticipata delle prove.

12 Una previsione delle probabilità può essere acclarata, nel caso di specie, solo in sede di rinvio alla Corte. Anche nel processo relativo alla copertura delle spese ai fini della decisione è rilevante stabilire se il regolamento (CE) n. 715/2007 o la direttiva 2007/46 siano diretti alla tutela dei terzi. Inoltre, occorre chiarire se una finestra termica sia, in linea generale, compatibile con il regolamento (CE) n. 715/2007 e se un'eventuale violazione del regolamento possa fondare una domanda di risarcimento dei danni ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV oppure con l'articolo 5 di detto regolamento.

13 Ad avviso del Collegio remittente, l'uso di finestre termiche nei motori diesel è, in linea di principio, vietato. È irrilevante al riguardo il fatto che il Kraftfahrt-Bundesamt abbia disposto o meno un richiamo. L'effetto utile esige che l'acquirente di un veicolo sia tutelato tramite un meccanismo sanzionatorio la cui efficacia non dipende dal fatto che il Kraftfahrt-Bundesamt reagisca o meno alle violazioni della normativa, disponendo un richiamo.

14 La ricorrente fa valere la propria domanda di risarcimento dei danni, per il cui esperimento chiede la copertura delle spese, sulla base dell'assunto di essere stata indotta dal costruttore del veicolo ad assumere un obbligo non voluto ovvero di aver ricevuto un veicolo non conforme, dal principio, alle condizioni dell'immatricolazione. L'accoglimento della domanda dipende dall'interpretazione del regolamento n. 715/2007, segnatamente dalla questione se

DOCUMENTO DI LAVORO

quest'ultimo sia diretto alla protezione dei singoli e, pertanto, costituisca una legge di tutela ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB.

15 Richiamandosi al considerando 17, il Collegio remittente ritiene che il regolamento n. 715/2007 sia volto alla tutela dei singoli. Sebbene le emissioni di ossido di azoto non vi siano menzionate, sarebbe peraltro da escludersi che il legislatore abbia, da un lato, inteso garantire che i consumatori e gli utenti disponessero di informazioni oggettive e precise sulle emissioni di anidride carbonica, e, allo stesso tempo, consentire che essi rimanessero all'oscuro del mancato rispetto dei valori limite stabiliti dal regolamento con riguardo alle emissioni di ossido di azoto. L'assunto di una tutela dei singoli si inserisce anche nell'ambito delle responsabilità previsto dal regolamento – in particolare dal suo articolo 13.

16 Né il regolamento n. 715/2007, né il regolamento n. 692/2008 contemplano specifici requisiti tecnici per il funzionamento del sistema di depurazione dei gas di scarico. Spetta ai produttori decidere quale soluzione tecnica consenta di rispettare i valori limite.

17 I costruttori sono tenuti a dimostrare che un veicolo sia conforme ai requisiti di prova per le emissioni, come indicato, tra l'altro, nel Nuovo ciclo di guida europeo (in prosieguo: il «NEDC»). Il NEDC consiste di quattro ripetizioni di un ciclo urbano e di un ciclo extraurbano. Nel ciclo extraurbano si raggiunge una velocità massima di 120 km/h. La velocità media è di 33,6 km/h per una distanza totale di 11,03 km.

18 Gli impianti di manipolazione sono vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007. La nozione di impianto di manipolazione si basa sul modello della disposizione di cui al punto 2.16 del regolamento n. 83 della Commissione Economica per l'Europa delle Nazioni Unite.

19 Quanto alla nozione di impianto di manipolazione, sorge anzitutto la questione del modo in cui debbano essere interpretate le nozioni menzionate in tale definizione. In particolare, il Collegio remittente chiede se in un componente di progetto rientrino elementi esclusivamente meccanici nel senso di un'apparecchiatura e se per sistema di controllo delle emissioni debba intendersi unicamente l'impianto di depurazione dei gas di scarico esterno al motore inserito a valle nel sistema di propulsione e non, invece, le misure di ricircolo dei gas di scarico interne al motore.

20 Ad avviso del Collegio remittente, la distinzione tra misure di depurazione dei gas di scarico interne ed esterne al motore nel sistema di controllo delle emissioni è in contrasto con la chiara formulazione della nozione di impianto di manipolazione.

21 Inoltre, lo stesso giudice a quo chiede in qual modo debba essere interpretata la nozione di «uso normale». Tenendo conto delle diverse versioni linguistiche del regolamento n. 715/2007, esso ritiene che in tale nozione non rientrino solo le

DOCUMENTO DI LAVORO

condizioni di laboratorio, ma piuttosto le condizioni presenti in concreto nel traffico stradale. Essendo il regolamento n. 692/2008 volto all'attuazione del regolamento n. 715/2007 senza modificare gli obblighi in esso previsti, esso non è rilevante ai fini della concretizzazione della norma. Pertanto, i valori limite stabiliti da tale ultimo regolamento devono essere rispettati non solo nelle condizioni della procedura di prova, ma anche indipendentemente dalla temperatura. Sulla base di un'interpretazione storica e teleologica e di una contemporanea considerazione del regolamento «gemello» n. 595/2009, applicabile ai veicoli pesanti, ma anche alle autovetture particolarmente pesanti della categoria M1, il Collegio remittente assume che per «uso normale» si intendano le condizioni di normale funzionamento del veicolo nell'uso quotidiano e non quelle della procedura di prova. Tuttavia, occorre prendere in considerazione, a tal proposito, dei parametri che determinano il ciclo NEDC per quanto riguarda una velocità media di 33,6 km/h e una velocità massima di 120 km/h nell'uso quotidiano.

22 Dato che né il regolamento n. 715/2007, né il regolamento n. 692/2008 contengono specifiche prescrizioni tecniche sul funzionamento del sistema di depurazione dei gas di scarico, lo stesso giudice a quo chiede se sia consentita una strategia di controllo delle emissioni in funzione dalla temperatura sotto forma di finestra termica e se essa sia soggetta al divieto di impianti di manipolazione.

23 L'uso di impianti di manipolazione è consentito, in via eccezionale, quando il dispositivo è necessario per proteggere il motore da danni o avarie e per il funzionamento dei veicoli in condizioni di sicurezza. Sono inoltre previste eccezioni per la fase di avvio del motore e per le condizioni del ciclo di prova. Sulla base di tali eccezioni, il Collegio remittente ritiene che la prospettiva della protezione del motore e delle componenti non consenta l'uso di impianti di manipolazione senza limiti di tempo.

24 Il giudice del rinvio chiede inoltre se la necessità della protezione del motore debba essere determinata in senso individuale e specifico oppure generale e astratto. A tal riguardo, esso rileva che una determinazione in senso individuale e specifico può implicare un trattamento privilegiato dei motori più vecchi o degli impianti di post-trattamento dei gas di scarico particolarmente vulnerabili e pertanto si pronuncia a favore dell'applicazione di un criterio rigoroso e tendente all'oggettività.

25 Laddove fosse consentita una finestra termica, il Collegio remittente chiede inoltre se ciò valga anche per un uso specifico il quale implichi una progressiva riduzione della depurazione dei gas di scarico al di fuori di una finestra termica compresa tra i 20°C e i 30°C. In ordine a tale aspetto, esso fa notare che le temperature medie annuali nel luogo di residenza della ricorrente comportano che la riduzione della depurazione dei gas di scarico costituisce la regola e non l'eccezione nel funzionamento del veicolo oggetto della controversia. È proprio in considerazione delle temperature prevalenti in Germania e in Europa che la Corte è tenuta a interpretare la nozione di necessità.

DOCUMENTO DI LAVORO

26 Il Collegio remittente chiede inoltre di interpretare la nozione di danno. In particolare, se sia sufficiente un danno, per quanto minimo, come ad esempio quello arrecato ad una valvola EGR – del costo compreso tra EUR 40 e EUR 200. Alla luce delle altre versioni linguistiche del regolamento n. 715/2007 e dello scopo da esso perseguito, il giudice a quo è incline a ritenere che non ogni danno soddisfi tali condizioni. A tal proposito, esso osserva peraltro che a una temperatura ambiente compresa tra i 20°C e i 30°C non si formano fuliggine o grumi nella valvola EGR. La miscela di aria ambiente in entrata e gas di scarico ricircolati potrebbe essere controllata in modo tale che il gas fresco immesso nel motore si trovi sempre nell'intervallo di temperatura ottimale compreso tra i 20°C e i 30°C.

27 Il giudice del rinvio solleva infine questioni di interpretazione degli effetti giuridici e sanzionatori delle violazioni del diritto dell'Unione eventualmente constatate. Al riguardo, è decisivo, in particolare, se le pertinenti disposizioni siano volte alla tutela dei singoli.

28 La necessità di applicare il diritto dell'Unione nel modo più efficace possibile e le sentenze della Corte del 17 settembre 2002, Muñoz e Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, e del 25 luglio 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, depongono a favore del riconoscimento della finalità di tutela dei singoli. Pertanto, la piena efficacia del regime delle norme di qualità secondo il diritto dell'Unione può imporre che il rispetto di tali norme possa essere fatto valere in un processo civile. L'esclusione, in linea di principio, della possibilità che un interessato faccia valere un obbligo imposto da una direttiva può essere altresì incompatibile con il carattere vincolante di una direttiva mirante a proteggere la salute pubblica.

29 Anche nel contesto delle norme di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e all'articolo 27 dell'EG-FGV, che derivano dall'articolo 18, paragrafo 1, e dall'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE, sorge la questione se il danno fatto valere dalla ricorrente in un successivo processo nei confronti del costruttore rientri *ratione materiae* nell'ambito di tutela della norma. Gli atti dell'Unione Europea adottati per la completa armonizzazione dei requisiti tecnici dei veicoli perseguono, in particolare, un elevato livello di sicurezza stradale e di protezione della salute e dell'ambiente, un uso razionale dell'energia e una tutela efficace contro l'uso non autorizzato. Sebbene il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania; in prosieguo: il «BGH») e diversi giudici di primo grado non riconoscono che tali disposizioni siano dirette alla tutela dei terzi, il Collegio remittente ravvisa, in considerazione del valore giuridico del certificato di conformità, tenendo conto delle altre versioni linguistiche della direttiva, motivi sufficienti per riconoscere che le disposizioni menzionate siano volte alla tutela dei singoli.

30 Laddove la ricorrente abbia diritto al risarcimento dei danni, si pone altresì la questione della modalità di calcolo del danno. È particolarmente rilevante stabilire se sussista un obbligo di corresponsione di interessi sul prezzo d'acquisto pagato

DOCUMENTO DI LAVORO

dall'acquirente e se l'acquirente sia tenuto a versare un'indennità d'uso per l'utilizzazione del veicolo. Sulla base di tali elementi può determinarsi l'entità della copertura delle spese da concedere alla ricorrente, sulla quale il Collegio remittente è chiamato a pronunciarsi.

31 Nella sentenza del 17 aprile 2008, Quelle, C-404/06, EU:C:2008:231, la Corte ha dichiarato che la direttiva sulla vendita dei beni di consumo osta ad una normativa nazionale la quale consenta al venditore, nel caso di vendita di un bene di consumo presentante un difetto di conformità, di esigere un'indennità per l'uso di tale bene fino alla sua sostituzione. Nei casi in cui – come nella situazione in esame – sia controversa la risoluzione della vendita di un veicolo, l'attuazione giudiziaria dei diritti richiesta dal costruttore del veicolo può far sì che la durata del procedimento coincida con l'intera vita economica utile del veicolo. Ciò costituirebbe un indebito esonero per il costruttore. Anche l'effetto utile del regolamento n. 715/2007 imporrebbe, quale misura dissuasiva, di non riconoscere l'indennità d'uso quantomeno in caso di danno doloso illecito. Inoltre, il giudice del rinvio chiede altresì di chiarire se la necessità di una sanzione effettiva e dissuasiva non implichi l'obbligo del produttore di pagare gli interessi sul prezzo di acquisto da restituire in caso di risoluzione.

32 A giudizio dello stesso Collegio remittente, la domanda di risarcimento dei danni presentata dalla ricorrente verrebbe di fatto vanificata qualora dovessero essere ammessi i vantaggi che continuano a derivare dall'uso del veicolo, in grado di erodere progressivamente l'importo del risarcimento, il che potrebbe parimenti rappresentare una violazione della necessità di sanzioni dissuasive.

33 La concessione della copertura delle spese dipende dal chiarimento in ordine alla liceità della finestra termica e dall'effetto sanzionatorio delle norme dell'Unione. Questo Collegio è consapevole del fatto che, ai fini di una condanna nell'ambito di un ricorso volto a conseguire una copertura delle spese, è sufficiente che vi sia quantomeno un'uguale probabilità di un esito positivo o negativo della controversia. Tuttavia, dato che le questioni controverse non sono ancora state oggetto di rinvio alla Corte, è possibile pronunciarsi in via definitiva sulle probabilità solo dopo le risposte fornite dalla Corte alle questioni pregiudiziali.

34 A seconda delle risposte fornite alle questioni pregiudiziali interdipendenti potrà stabilirsi se – e, in caso affermativo, in qual misura – alla ricorrente debba essere riconosciuta la copertura delle spese giudiziali.

DOCUMENTO DI LAVORO