

**Causa C-663/19****Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

6 settembre 2019

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Gera (Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

30 agosto 2019

**Ricorrente:**

MM

**Resistente:**

Volkswagen AG

**Oggetto del procedimento principale**

Diritto al risarcimento del danno a seguito di annullamento del contratto di vendita di un veicolo usato nel quale è installato un dispositivo di manipolazione vietato - Responsabilità del produttore - Obbligo di allegazione di un certificato di conformità - Tutela del cliente finale - Detrazione dal risarcimento del danno di un indennizzo per il godimento del bene

**Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale**

Interpretazione del diritto dell'Unione, articolo 267 TFUE

**Questioni pregiudiziali**

- 1) Se l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1, dell'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], o l'articolo 18, paragrafo 1, e l'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva

2007/46/CE, debbano essere interpretati nel senso che il costruttore venga meno all'obbligo di rilasciare un certificato valido ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'EG-FGV (o all'obbligo di allegazione di un certificato di conformità ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE), laddove abbia installato sul veicolo un dispositivo di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, e dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 e la messa in circolazione di tale veicolo violi il divieto di immissione sul mercato di un veicolo privo di certificato di conformità valido ai sensi dell'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV (o il divieto di vendita senza certificato di conformità valido ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE).

In caso di soluzione affermativa:

- a) Se gli articoli 6 e 27, dell'EG-FGV, o l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46, della direttiva 2007/46/CE, siano volti a tutelare parimenti il cliente finale e, in caso di rivendita sul mercato dei prodotti usati, in particolare l'acquirente successivo, anche con riguardo alla sua libertà di disposizione ed al suo patrimonio. Se l'acquisto di un autoveicolo usato immesso in circolazione senza un certificato di conformità valido ricada nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione tali norme sono state disposte.
- 2) Se l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, sia parimenti volto a tutelare il cliente finale e, in caso di rivendita sul mercato dei prodotti usati, in particolare l'acquirente successivo, anche con riguardo alla sua libertà di disposizione ed al suo patrimonio. Se l'acquisto di un veicolo usato sul quale è installato un dispositivo di manipolazione vietato rientri nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione tale norma è stata disposta.
- 3) Se gli articoli 6 e 27, dell'EG-FGV, o l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46, della direttiva 2007/46/CE, nonché l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, debbano essere interpretati nel senso che, in caso di violazione di tali disposizioni, la detrazione dal risarcimento del danno subito dal cliente finale di un indennizzo per l'effettivo godimento non si applichi in tutto o in parte (ed eventualmente con quali modalità ed in qual misura), qualora il cliente finale possa chiedere, ed effettivamente chieda, l'annullamento del contratto di acquisto del veicolo a causa di tale violazione. Se l'interpretazione sia diversa qualora la violazione implichi l'inganno nei confronti delle autorità di omologazione e dei clienti finali quanto al fatto che tutte le condizioni relative all'omologazione fossero soddisfatte e che l'uso del veicolo sulla strada fosse consentito senza restrizioni, e qualora la violazione e l'inganno siano stati commessi al fine di ridurre i costi e massimizzare i profitti attraverso elevati volumi di vendita, ottenendo, al contempo, un vantaggio concorrenziale a detrimento dei clienti ignari.

### **Disposizioni di diritto dell'Unione citate**

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, articolo 46

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, paragrafo 10; articolo 5, paragrafo 2

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 (in prosieguo: la «direttiva quadro»): allegato

### **Disposizioni nazionali citate**

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – in prosieguo l'«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]: articoli 6, 27

Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco, in prosieguo: il «BGB»): articolo 31; articolo 823, paragrafo 2, articolo 826

Strafgesetzbuch (codice penale tedesco, in prosieguo: il «StGB»): articolo 263, paragrafo 1

### **Breve esposizione dei fatti e del procedimento**

- 1 In data 13 maggio 2015 il ricorrente acquistava da un concessionario un'autovettura usata Seat Alhambra 2.0 TDI, con un chilometraggio di «circa 11 600 km» al prezzo di EUR 26 400.
- 2 L'autovettura è dotata di un motore di tipo EA-189, fornito dalla resistente. Il software originale del motore ha contribuito all'ottimizzazione dei valori delle emissioni di azoto nella procedura d'ispezione regolamentare, in quanto il motore è dotato di un sistema di ricircolo dei gas di scarico con due modalità operative. La modalità 1 è una modalità ottimizzata per l'azoto, con un tasso di ricircolo dei

gas di scarico relativamente elevato, la modalità 0 è una modalità ottimizzata per il particolato, con un tasso di ricircolo dei gas di scarico inferiore. Il software della centralina per la gestione elettronica del motore rileva se il veicolo si trova nel normale traffico stradale o su un banco di prova tecnico per la determinazione dei valori di emissione. Durante il ciclo di prova o le prove al banco, il software integrato riproduce il programma del motore in modalità 1 durante l'emissione di azoto, ottenendo valori di ossidi di azoto inferiori e rispettando i valori di legge dei gas di scarico e i limiti degli ossidi di azoto specificati nella norma Euro 5 sulle emissioni. In condizioni reali di guida nel traffico stradale, tuttavia, il veicolo viene utilizzato in modalità 0. I valori di emissione risultanti non corrispondono ai valori indicati nel certificato di conformità dalla resistente in qualità di produttore di tale veicolo.

- 3 Lo sviluppo e l'installazione del dispositivo di manipolazione e la consegna dei motori così manipolati alle controllate del gruppo è stata effettuata dalla resistente con cognizione di causa e su disposizione, o quantomeno con l'approvazione, del consiglio di amministrazione, al fine di ridurre i propri costi a detrimento dei clienti finali, massimizzando i profitti attraverso elevati volumi di vendita e ottenendo un vantaggio concorrenziale rispetto alle case automobilistiche concorrenti. L'utilizzo del motore manipolato da parte delle controllate del gruppo e la successiva rivendita dell'autovettura ai clienti non solo era prevedibile, ma costituiva lo scopo stesso dell'azione dei collaboratori della resistente coinvolti. Il necessario inganno nei confronti delle autorità di omologazione e dei clienti finali ignari dell'esistenza di un tale dispositivo di manipolazione e l'effettiva inosservanza della legislazione sulle emissioni dei gas di scarico faceva parte del piano complessivo.
- 4 Il ricorrente così ingannato (dalla propria controparte contrattuale, in qualità di strumento della resistente), ha acquistato il veicolo per circolare sulla pubblica via. Egli non l'avrebbe acquistato se fosse stato a conoscenza del fatto che i requisiti di immatricolazione sostanziali non erano soddisfatti e che vi era quindi il rischio che egli non potesse (nel più lungo periodo) utilizzare il veicolo a tale scopo, in quanto in fase di dismissione. Il ricorrente utilizza il veicolo dal momento dell'acquisto.

#### **Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale**

- 5 Il ricorrente chiede alla resistente il rimborso del prezzo di acquisto dell'autovettura. A suo avviso, dal prezzo d'acquisto non dovrebbe essere detratto un indennizzo per i chilometri da lui percorsi.
- 6 La resistente sostiene che il software da essa utilizzato sarebbe una misura puramente interna al motore. Inoltre, i valori limite in condizioni di guida reali sarebbero irrilevanti, dal momento che il legislatore avrebbe deciso di applicare i valori limite in condizioni di laboratorio.

**Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale**

- 7 Questo giudice del rinvio esamina la sussistenza di responsabilità extracontrattuale della resistente ai sensi dell'articolo 826, del BGB.
- 8 A parere di questo Collegio, anzitutto, che l'autovettura oggetto della controversia è dotata di un dispositivo di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, e dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento n. 715/2007. La relativa decisione del Kraftfahrtbundesamt [ufficio federale per la motorizzazione] è definitiva ed ha effetto vincolante per il processo civile.
- 9 In qual misura sussista altresì una violazione dell'articolo 6, paragrafo 1 e dell'articolo 27 dell'EG-FGV, che si fondano sull'articolo 18, paragrafo 1 e l'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, dipende dal contenuto della dichiarazione e dall'importanza di un certificato di conformità, che in Germania sono questioni controverse.
- 10 Secondo un'interpretazione, non sarebbe rilevante che lo specifico veicolo sia conforme ai requisiti di legge, ma unicamente che il certificato sia stato rilasciato dal fabbricante di competenza e che appartenga al tipo omologato, vale a dire che la dichiarazione sia conforme a determinati requisiti formali, sebbene il suo contenuto possa essere sostanzialmente falso. L'installazione di un dispositivo di manipolazione vietato non pregiudicherebbe, quindi, la validità del certificato di conformità.
- 11 Secondo l'opinione contraria, tale certificato conterrebbe al contempo la dichiarazione che il veicolo è conforme a tutte le pertinenti disposizioni di legge in vigore nell'Unione, con la conseguenza che, in caso di esistenza di un dispositivo di manipolazione vietato, il certificato di conformità sarebbe inesatto e quindi non valido e, pertanto, la messa in circolazione sarebbe priva di certificato valido (violazione dell'articolo 27, paragrafo 1, dell'EC-FGV) con conseguente violazione, da parte del costruttore, dell'obbligo di rilasciare un certificato valido ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'EC-FGV.
- 12 Questo giudice del rinvio ritiene, in conclusione, a fronte della finalità indicata nell'allegato del regolamento n. 385/2009, secondo cui il certificato di conformità è «una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente al fine di garantire che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito», che l'approccio formalistico non risulti corretto e che il certificato di conformità presenti invece il contenuto fatto valere nella tesi opposta.
- 13 Una violazione dell'articolo 27, dell'EC-FGV, non è esclusa per il fatto che il ricorrente abbia acquistato un veicolo usato e che la disposizione medesima, secondo un'interpretazione ampia del suo tenore, si riferirebbe ab initio solo a veicoli nuovi. Questo perché la resistente aveva precedentemente immesso il veicolo in questione sul mercato come veicolo nuovo, motivo per cui successivamente esso poteva essere commercializzato solo sul mercato dell'usato,

per cui la responsabilità è legata a questa circostanza perdurante (e non alla successiva rivendita).

- 14 Il giudice del rinvio ha esaminato e conferma la sussistenza di tutti i presupposti richiesti dall'articolo 826, del BGB. Osserva altresì che la responsabilità extracontrattuale ai sensi dell'articolo 826 del BGB è limitata ai danni che ricadono nell'ambito di tutela della norma o del divieto violati e che legittimato al risarcimento è solo colui che subisce un danno diretto inflitto intenzionalmente, o il terzo che subisce un danno inflitto intenzionalmente, non solo come riflesso della parte lesa direttamente. È quanto avviene quando una norma è volta, quantomeno a titolo complementare, a tutelare singoli o gruppi di singoli dalla violazione di un determinato bene giuridico. Inoltre, la responsabilità sussiste solo con riferimento alle conseguenze di danni che rientrano nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione la norma violata è stata adottata. Occorre esaminare il significato e la portata della norma violata ed acclarare se la norma stessa sia intesa a impedire il danno lamentato.
- 15 La questione se, in situazioni come quelle in esame, occorra correggere la responsabilità dal punto di vista della finalità di tutela, è controversa in Germania.
- 16 Non essendo collegata direttamente alla violazione dell'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007, o degli articoli 6 e 27, dell'EG-FGV, commessa dalla resistente, bensì essendo il comportamento doloso esclusivamente fondato sull'inganno persistente nei confronti (anche) del cliente finale in relazione alla messa in circolazione del veicolo, una correzione dal punto di vista della tutela non risulta necessaria, in quanto il soggetto ingannato ha diritto ad una tutela senza restrizioni e qualsiasi danno ad essa causato dall'inganno dev'essere risarcito. Se, per contro, l'accento viene posto principalmente sulla messa in circolazione da parte della resistente con utilizzo di un dispositivo di manipolazione vietato, assume rilievo se le suddette disposizioni abbiano un effetto di tutela nei confronti di terzi e se l'acquisto da parte di un cliente finale di un veicolo nel quale sia installato un dispositivo di manipolazione vietato e/o che è stato messo in circolazione senza un certificato di conformità valido, rientri nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione le norme violate sono state disposte.
- 17 Secondo questo giudice del rinvio, non è possibile considerare la questione isolatamente, trattandosi di aspetti inseparabili di un evento unico e di un piano globale. La sostanza della censura relativa al dolo è la violazione delle norme in materia di emissioni. Pertanto, la responsabilità ai sensi dell'articolo 826 del BGB può sorgere solo se la finalità delle norme in materia di emissioni era quella di fornire al cliente finale in questione una tutela non solo riflessa e il cliente finale avrebbe dovuto essere tutelato contro il danno da esso lamentato.
- 18 Se gli articoli 6, e 27 dell'EG-FGV, o l'articolo 18, paragrafo 1, e l'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE, e/o l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, abbiano effetto di tutela nei confronti di terzi, vale a dire se siano intesi a tutelare anche la libertà di disposizione e il patrimonio dei

singoli acquirenti di automobili e se l'acquisto di un veicolo su cui è installato un dispositivo di manipolazione vietato rientri nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione le norme violate sono state adottate, è questione finora molto controversa nella giurisprudenza tedesca.

- 19 Da un lato si sostiene che le disposizioni medesime non dovrebbero essere considerate legislazione di tutela, in quanto non sarebbero intese a tutelare il patrimonio dell'acquirente di un autoveicolo, ma sarebbero finalizzate a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente ed efficienza energetica.
- 20 Dall'altro, si afferma che il fatto che la norma violata sia intesa principalmente a tutelare l'interesse generale sarebbe irrilevante, laddove la tutela individuale - che deve ritenersi perseguita nella specie - non sia solo un riflesso, ma rientri nella sfera d'applicazione della norma. Per quanto riguarda le norme del diritto europeo, va inoltre osservato che, ai fini di una sua efficace attuazione, le richieste di risarcimento dovrebbero trovare accoglimento anche quando le norme violate non perseguano una finalità di tutela individuale. Inoltre, la tutela individuale risulterebbe anche dalla già citata descrizione funzionale di cui all'allegato del regolamento n. 385/2009.
- 21 Questo giudice a quo non è in grado di valutare quale sia la corretta interpretazione alla luce dei principi del diritto europeo e della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, in particolare ai fini di una sufficiente attuazione dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, e dell'articolo 46, della direttiva 2007/46. Pertanto, viene chiesto alla Corte di fornire un'interpretazione vincolante.
- 22 Per quanto riguarda la terza questione pregiudiziale, questo giudice del rinvio rileva che, in caso di risposta affermativa alla prima questione, alla prima questione sub a), e/o alla seconda questione, il ricorrente ha il diritto di essere collocato nella stessa posizione che avrebbe avuto se non avesse concluso il contratto relativo all'autoveicolo de quo. Egli può chiedere il rimborso del prezzo di acquisto contestualmente alla consegna e al trasferimento della proprietà del veicolo.
- 23 Poiché, dopo l'acquisto, il ricorrente ha utilizzato il veicolo per anni, e continua ad utilizzarlo, sorge tuttavia l'ulteriore questione, rilevante ai fini della decisione, se egli sia tenuto a corrispondere un indennizzo per godimento, sotto il profilo della compensazione tra pregiudizio e vantaggio.
- 24 In Germania il diritto in materia di responsabilità è ispirato all'approccio del mero risarcimento del danno, che non deve comportare un arricchimento per la parte lesa. Di conseguenza viene effettuata, tra l'altro, una compensazione tra pregiudizio e vantaggio. In base a quest'ultima, i vantaggi devono essere presi in considerazione nel calcolo del danno se un fatto generatore della responsabilità abbia portato adeguati vantaggi causali alla parte lesa e se la loro detrazione è in

linea con la ratio e la finalità dell'onere del risarcimento, vale a dire se non grava irragionevolmente sulla parte lesa e non esonera ingiustamente l'autore del fatto lesivo.

- 25 In Germania è molto controverso se, in situazioni come quella in esame e, in particolare, in caso di responsabilità ai sensi dell'articolo 826 del BGB, debba avere luogo una compensazione tra pregiudizio e vantaggio.
- 26 In senso contrario alla compensazione tra pregiudizio e vantaggio è stato eccepito che la censura d'induzione fraudolenta a concludere un contratto di acquisto sarebbe in contrasto con la detrazione dell'indennità per il vantaggio ricavato, in quanto il ricorrente non avrebbe inteso noleggiare il veicolo, bensì acquistarlo. Inoltre, il costruttore responsabile di un comportamento doloso non dovrebbe poter occasionalmente realizzare il valore aggiunto della vendita di beni contestata attraverso il calcolo del danno, poiché ciò avrebbe come conseguenza che per il costruttore la responsabilità non farebbe quasi alcuna differenza in termini puramente economici. Anche l'effettiva applicazione del diritto dell'Unione vieterebbe il riconoscimento di un compenso per l'uso del veicolo.
- 27 D'altra parte è stato rilevato che una compensazione tra pregiudizio e vantaggio non sarebbe iniqua avendo avuto luogo con conseguente ottenimento di un vantaggio economicamente apprezzabile la cui negazione escluderebbe un effetto compensativo. La detrazione per il godimento non esonererebbe ingiustamente l'autore del fatto lesivo. Non ricadrebbe nella disciplina del risarcimento del danno sanzionare la condotta dell'autore del fatto lesivo in termini che vadano oltre il ripristino dello status quo ante del contratto. In assenza dell'evento dannoso il ricorrente non avrebbe ricavato il vantaggio. Infatti, anche in assenza dell'evento dannoso, il ricorrente avrebbe condotto un autoveicolo, traendo così i vantaggi derivanti dall'uso del bene. Sotto tale profilo, egli non si troverebbe in una posizione più svantaggiata a causa del comportamento della resistente.
- 28 Questo giudice del rinvio è incline a riconoscere una detrazione per l'uso, ma non è in grado di valutare se ciò sia vietato, in tutto o in parte, sotto il profilo del diritto europeo.