

Versione anonimizzata

Traduzione

C-685/19 – 1

Causa C-685/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

17 settembre 2019

Giudice del rinvio:

Landgericht Frankenthal (Germania)

Data della decisione di rinvio:

2 settembre 2019

Ricorrente:

OK

Resistente:

Daimler AG

[OMISSIS]

Landgericht

Frankenthal (Pfalz)

Ordinanza

nella causa

OK, [OMISSIS] Ludwigshafen am Rhein

– Ricorrente –

[OMISSIS]

contro

Daimler AG, [OMISSIS] Stoccarda

– Resistente –

[OMISSIS]

in materia di risarcimento del danno

In data 02.09.2019, a seguito dell'udienza del 02.09.2019, il [OMISSIS] [collegio giudicante e nome del giudice che ha adottato la decisione] ha deliberato quanto segue:

- I. [OMISSIS] [aspetti procedurali]
- II. Alla Corte di giustizia dell'Unione europea vengono sottoposte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, le seguenti questioni pregiudiziali:

Prima questione:

Se l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei [Or. 2] veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 e Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, debba essere interpretato e applicato nel senso che la necessità di utilizzare impianti di manipolazione prevista dalla norma possa essere riconosciuta solo qualora, pur utilizzando la tecnologia avanzata disponibile per il modello di veicolo in questione al momento dell'omologazione, la protezione del motore da danni o avarie e il funzionamento del veicolo in condizioni di sicurezza non possano essere garantiti.

Seconda questione nell'ipotesi di soluzione affermativa della prima questione

Se, per motivi diversi, quali la mancanza di esperienza pluriennale, o costi sproporzionatamente elevati della tecnologia più avanzata rispetto ad altre tecnologie con un impatto significativo sul prezzo di vendita, siano ammissibili deroghe all'obbligo fondamentale di utilizzare la tecnologia più avanzata disponibile al momento dell'omologazione?

Seconda questione nell'ipotesi di risposta negativa alla prima questione:

Se, anche nel caso in cui siano utilizzati componenti tecnologici in linea di principio ammessi, si sia in presenza di un impianto di manipolazione sotto forma di «finestra termica», qualora i parametri memorizzati nell'unità di controllo del motore siano scelti in modo che la depurazione dei gas di scarico non sia attivata o lo sia solo in misura limitata

- a) per effetto dell'impostazione delle temperature, in considerazione delle temperature normalmente previste per la maggior parte dell'anno
- b) per effetto di altri parametri d'impostazione - quali l'altitudine dell'effettiva posizione del veicolo sul livello del mare nelle regioni interessate della Germania, o del mercato interno europeo.

[Or. 3]

Motivazioni

La decisione si fonda sull'articolo 267 del TFUE.

A. Oggetto del procedimento principale

Le parti controvertono sulla domanda di risarcimento del danno in seguito all'acquisto di un autoveicolo. In data 20.10.2015 il ricorrente acquistava dalla resistente, per la propria attività, al prezzo lordo di acquisto di EUR 46 220, un veicolo usato di marca Mercedes Benz, modello C 220 BlueTEC T, con percorrenza di 10 205 km e data di prima immatricolazione iniziale il 24.07.2015 il quale, secondo la resistente, soddisfa i requisiti per la classificazione nella classe di inquinamento «Euro 6» per i veicoli con motore diesel. la questione se il veicolo risponda effettivamente ai requisiti per tale classificazione è controverso inter partes. La resistente non ha dato seguito alla richiesta di annullamento del contratto di compravendita, con fissazione del termine il 14 febbraio 2019, che la ricorrente ha notificato alla resistente con comunicazione del proprio rappresentante legale.

Il Kraftfahrtbundesamt [ufficio federale della motorizzazione] non ha finora disposto il richiamo ufficiale del veicolo oggetto della controversia e dei veicoli dello stesso tipo.

Il ricorrente chiede l'annullamento del contratto di compravendita ai sensi del diritto della responsabilità civile, sotto forma di rimborso del prezzo di acquisto a fronte della restituzione e del trasferimento della proprietà del veicolo alla resistente, e sostiene che il software di controllo installato nel veicolo, che interferisce con la depurazione dei gas di scarico e la sua efficacia in funzione, tra l'altro, della temperatura, costituisce un impianto di manipolazione vietato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007.

B. Contesto normativo

Il ricorrente chiede l'annullamento del contratto di compravendita per responsabilità civile, a norma degli articoli 826, e 249, paragrafo 1, del BGB.

L'articolo 826 del BGB così dispone:

Chiunque cagioni intenzionalmente [Or. 4] un danno a terzi in modo contrario al buon costume è tenuto al risarcimento del danno.

L'articolo 249, paragrafo 1, del BGB così dispone:

Chiunque abbia l'onere di risarcire il danno è tenuto a ripristinare la situazione quale sussistente se la circostanza che lo obbliga al risarcimento dei danni non si fosse verificata.

Secondo consolidata giurisprudenza del Bundesgerichtshof [corte federale di giustizia], il danno ai sensi dell'articolo 826 del BGB non va riconosciuto solo nel caso in cui la condotta lesiva abbia pregiudicato la situazione patrimoniale del ricorrente. Piuttosto, ai fini della responsabilità di cui all'articolo 826 del BGB, un danno sufficiente sussiste già qualora la prestazione e il corrispettivo siano oggettivamente equivalenti, ma la parte lesa sia stata indotta, per effetto di un comportamento generatore della responsabilità, a concludere un contratto che altrimenti non avrebbe concluso [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale] e la cui prestazione non sia pienamente fruibile per la parte lesa [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale].

La sussistenza di un danno patrimoniale viene generalmente valutata sulla base della cosiddetta «ipotesi della differenza», ossia in base a un raffronto tra la situazione patrimoniale conseguente all'evento generatore della responsabilità, e la situazione che si sarebbe prodotta in assenza di tale evento [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale].

A tal fine, occorre porre a raffronto la situazione patrimoniale del ricorrente, e precisamente la situazione patrimoniale complessiva [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale], quale risultante successivamente alla conclusione del contratto finalizzato all'acquisto del veicolo oggetto della controversia, con la situazione patrimoniale che sarebbe risultata in assenza dello stesso. Sussiste un danno se da tale raffronto risulta un bilancio aritmetico negativo, vale a dire se la conclusione del contratto è stata economicamente svantaggiosa per il ricorrente.

È questo il caso, sostanzialmente, se il veicolo acquistato non vale il prezzo di acquisto o se, nonostante il valore dell'oggetto della compravendita, gli obblighi e altri svantaggi connessi al contratto non sono compensati dai vantaggi. In tale confronto i vantaggi e gli svantaggi devono, peraltro, essere determinati sulla base di determinati criteri con riferimento alla finalità protettiva della responsabilità e della funzione compensativa del risarcimento del danno [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale]. [OMISSIS] [Or. 5] [OMISSIS] [Osservazioni sul controllo giuridico dell'ipotesi della differenza e riferimento alla giurisprudenza nazionale].

Un danno patrimoniale può, tuttavia, già consistere nel fatto che il ricorrente, in quanto parte lesa dall'inadempimento colpevole, subisca un pregiudizio quanto alle sue concrete disposizioni patrimoniali. La domanda di risarcimento è volta a compensare lo svantaggio concreto subito dalla parte lesa; la nozione di danno è,

pertanto, fondamentale legata alla posizione soggettiva della parte [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale].

A tal riguardo, è sufficiente che il ricorrente sia gravato da un obbligo non voluto derivante dall'acquisto del veicolo in questione, nella misura in cui la prestazione fornita dalla resistente in applicazione del contratto non è pienamente fruibile per il ricorrente. In questa situazione, ai fini del riconoscimento di un danno patrimoniale risarcibile non assume rilievo il valore intrinseco oggettivo della prestazione e del corrispettivo [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale]. Presupposto per il riconoscimento di tale circostanza, tuttavia, è che la prestazione ottenuta attraverso il contratto non voluto non sia considerata dannosa solo da un punto di vista puramente soggettivo e arbitrario, ma che anche l'opinione corrente [Verkehrsanschauung], nel considerare le circostanze esistenti, ritenga la conclusione del contratto non ragionevole, inadeguata agli interessi patrimoniali concreti e, di conseguenza, svantaggiosa [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale].

È quanto avviene nel caso in esame, dal momento che l'opinione corrente valuta come negativa già la conclusione di un contratto per l'acquisto di un autoveicolo che, per motivi imputabili al costruttore, non sia conforme alla norma Euro allo stesso assegnata e con la quale il veicolo medesimo sia stato pubblicizzato con riferimento alle emissioni inquinanti.

C. Necessità della decisione della Corte

Ai fini della definizione della controversia rileva l'interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007.

A parere di questo Collegio, la domanda del ricorrente può essere presa in considerazione solo laddove l'impianto di manipolazione contestato costituisca un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007. **[Or. 6]**

Nella fattispecie, a differenza di numerose altre situazioni, questo Collegio non può determinare la questione dell'ammissibilità dell'impianto di manipolazione sulla base del comportamento del Kraftfahrtbundesamt, né di qualsiasi altro ente pubblico, sotto forma di atti amministrativi già definitivi adottati nei confronti della resistente in relazione alla configurazione del motore in questione. Almeno per il momento, tali atti amministrativi non sono (ancora) disponibili per il modello del veicolo oggetto della controversia.

L'accoglimento o il rigetto della domanda dipende dalla classificazione dell'impianto di manipolazione come ammissibile o vietato.

Qualora, al momento della conclusione del contratto, il veicolo de quo presentava un impianto di manipolazione consentito, il contratto di acquisto non costituisce per il ricorrente un onere che implichi un obbligo non voluto. In questo caso, il ricorrente avrebbe piuttosto acquistato un veicolo conforme alla legge, fatto

corrispondente anche alla sua intenzione al momento della conclusione del contratto di acquisto.

Qualora, invece, con riferimento alla depurazione dei gas di scarico, l'unità di controllo del motore non rispondesse ai requisiti di cui alla deroga prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007, il veicolo de quo, al momento della conclusione del contratto di acquisto, non era conforme alla legge. In tal caso il ricorrente avrebbe concluso un contratto che non avrebbe stipulato in tal modo se fosse stato a conoscenza delle circostanze; ricorrerebbero in tal caso le condizioni di fatto per l'annullamento del contratto d'acquisto su base extracontrattuale. In questo caso, ai sensi della giurisprudenza del Bundesgerichtshof [OMISSIS] [riferimento alla giurisprudenza nazionale], la conclusione del contratto sarebbe irragionevole anche da un punto di vista oggettivo, non sarebbe adeguata agli interessi patrimoniali concreti e, pertanto, dovrebbe essere considerata come avente ripercussioni generali negative. L'opinione corrente considera negativamente la conclusione di un contratto per l'acquisto di un autoveicolo che, per motivi imputabili al costruttore, non sia conforme alla norma Euro sulle emissioni inquinanti ad esso associata e pubblicizzata dal costruttore.

Inoltre, tale situazione presenta anche il rischio di uno svantaggio patrimoniale per effetto dell'applicazione di una tassa di circolazione più elevata. Per quanto riguarda il principio del rispetto della legalità da parte dell'amministrazione e le relative conseguenze, l'amministrazione finanziaria nazionale ha l'obbligo costituzionale di rideterminare la tassa corretta nel caso in cui venga a conoscenza dell'applicazione di basi imponibili errate, e di modificare le notifiche fiscali emesse e ancora modificabili concernenti la tassa di circolazione degli autoveicoli [OMISSIS] [riferimento a una disposizione di legge nazionale applicabile in materia]. Ciò significa che, né al momento della conclusione del contratto di compravendita, né al momento attuale, si può escludere che sul ricorrente vengano a gravare imposte supplementari relative alla classe di sostanze inquinanti «peggiore» [Or. 7], effettivamente dovute per il veicolo in questione dalla sua messa in circolazione e che, ad esempio, si traducono in un'aliquota fiscale più elevata e/o in eventuali supplementi per ritardo, o simili [OMISSIS] [riferimento alla relativa disposizione di legge nazionale].

D. Analisi delle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione pregiudiziale:

L'effetto prodotto sulla depurazione dei gas di scarico basato su parametri ambientali, configura un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento (CE) n. 715/2007. Un tale sistema è in linea di principio vietato sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del medesimo regolamento.

Nella misura in cui l'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007, prevede un'eccezione, vige la riserva espressamente disciplinata della necessità dell'impianto. Il regolamento non contiene, tuttavia, una definizione giuridica del termine «necessario». Il quarto considerando del regolamento contiene l'obiettivo di ridurre le emissioni dei veicoli. Tale intento si riflette, ad esempio, nel quarto, sesto e dodicesimo considerando del regolamento, sebbene in forme e con finalità in parte diverse.

Dal punto di vista di questo Collegio, la maggiore riduzione possibile si otterrebbe utilizzando le specifiche tecnologie all'avanguardia già disponibili, quantomeno al momento dell'omologazione iniziale della serie di veicoli.

Dal settimo considerando del regolamento si evince, tuttavia, nella fissazione del livello dei valori limite rilevano anche altre circostanze. Viene ivi fatto espresso riferimento ai mercati, alla competitività dei costruttori, nonché ai costi diretti e indiretti imposti alle imprese. Se ne potrebbe dedurre che tali circostanze debbano essere considerate anche con riferimento alla nozione giuridica di necessità ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento (CE) n. 715/2007, di cui si chiede l'interpretazione.

La questione se nella fattispecie debbano essere presi in considerazione altri fattori ai fini dell'interpretazione del termine «necessità», ed eventualmente in qual misura o rispetto a quali elementi, riguarda l'interpretazione del diritto europeo, riservata alla Corte di giustizia. [Or. 8]

Sulla seconda questione pregiudiziale:

Nel caso in cui la Corte di giustizia consideri l'uso di tecnologie avanzate rilevante per classificare l'impianto di manipolazione come «necessità», si pone la questione se e, in caso affermativo, a quali condizioni i costruttori possono discostarsene. Ciò è particolarmente vero nel contesto delle implicazioni di cui al settimo considerando del regolamento e dell'equilibrio tra lo sforzo e il beneficio ivi espresso.

Nel caso in cui la Corte risponda negativamente alla prima questione, si pone in seguito la questione della misura in cui la depurazione dei gas di scarico possa essere limitata dall'impianto di manipolazione per rimanere nell'ambito della nozione di «necessità».

Se l'intervento nella depurazione dei gas di scarico avviene in funzione della temperatura (esterna), l'impostazione della temperatura minima può portare, almeno di fatto, ad una notevole inefficacia della depurazione dei gas di scarico, quantomeno nel caso in cui la temperatura venga impostata in modo da non essere raggiunta durante una parte non trascurabile di ogni anno. Se la temperatura impostata è di circa 10° C, in Germania spesso non viene raggiunta durante i mesi invernali, o viene raggiunta solo per poche ore al giorno. Al contrario, la scelta di una temperatura massima che, ad esempio, viene regolarmente raggiunta o superata in estate, comporterà una notevole limitazione della depurazione dei gas

di scarico anche durante questi periodi. Lo stesso vale se la depurazione dei gas di scarico è controllata in funzione dell'altitudine della posizione attuale del veicolo sul livello del mare.

Ciò avrebbe come conseguenza che in determinati periodi dell'anno (stagioni), o a partire da o fino a una certa altitudine sul livello del mare, la depurazione dei gas di scarico avverrebbe solo in modo limitato o non avverrebbe affatto. Gli obiettivi di miglioramento della qualità dell'aria (cfr. il quinto e sesto considerando del regolamento) e di riduzione delle emissioni di particolato e di precursori dell'ozono (cfr. il quarto considerando del regolamento) sarebbero così raggiunti, anche se solo in misura limitata.

[OMISSIS] [Firma e nome del giudice estensore]

DOCUMENTO DI LAVORO