

Versione anonimizzata

Traduzione

C-759/19 – 1

Causa C-759/19

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

16 ottobre 2019

Giudice del rinvio:

Landgericht Gera (Tribunale del Land di Gera, Germania)

Data della decisione di rinvio:

11 ottobre 2019

Ricorrente:

PG

Resistente:

Volkswagen AG

Landgericht Gera

[OMISSIS]

Ordinanza

Nella causa proposta da

PG, [OMISSIS] Remda-Teichel

- ricorrente -

[OMISSIS]

contro

Volkswagen AG, [OMISSIS] Wolfsburg

- resistente -

avente ad oggetto risarcimento del danno

la Settima Sezione civile del Landgericht Gera (Tribunale del Land di Gera, Germania) [OMISSIS]

[OMISSIS] l'11 ottobre 201

ha deliberato quanto segue:

[Or. 2]

I. Il procedimento è sospeso.

II. Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell'Unione europea le seguenti questioni pregiudiziali vertenti sull'interpretazione del diritto comunitario:

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, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 e la messa in circolazione del veicolo stesso 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 risposta 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 parimenti volti 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 e al suo patrimonio. Se l'acquisto di un autoveicolo usato immesso in circolazione privo di 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 e al suo patrimonio. Se l'acquisto di un veicolo usato sul quale sia

installato un dispositivo di manipolazione vietato rientri nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione tale norma è stata disposta.

Motivi:

I.

1. Il ricorrente chiede alla resistente, sulla base della responsabilità extracontrattuale, il rimborso del prezzo di acquisto di un'autovettura, prodotta dalla resistente, nel contesto del cosiddetto scandalo delle emissioni della Volkswagen, al netto di un'indennità per l'uso.

2. In base allo stato attuale della causa, questo Collegio si fonda sul seguente contesto di fatto: **[Or. 3]**

In data 2 dicembre 2012, il ricorrente acquistava presso la (omissis) un'autovettura nuova, la Caddy Maxi Trendline 2,0l TDI, al prezzo di EUR 26 023,03.

Tale autovettura è dotata di un motore di tipo EA-189, il cui software originale ha contribuito all'ottimizzazione dei valori delle emissioni di azoto nella procedura d'ispezione regolamentare, essendo il motore 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.

L'installazione del dispositivo di manipolazione 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. 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.

Il ricorrente così ingannato (dal proprio venditore, 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. In data 25 luglio 2019 il chilometraggio era di 93 000 km. [Or. 4]

II.

Nel caso di specie la responsabilità della resistente viene impegnata unicamente a titolo extracontrattuale ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco; in prosieguo: il «BGB») in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 (v. sub 1), dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con gli articoli 6, paragrafo 1, e 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV (v. sub 2), nonché dell'articolo 826 BGB (v. sub 3).

Al riguardo, gli elementi rilevanti sono i seguenti:

1. L'autovettura oggetto della controversia è dotata di un dispositivo di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, e dell'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007. La relativa decisione del Kraftfahrtbundesamt (ufficio federale per la motorizzazione) è definitiva ed ha effetto vincolante per il processo civile. Inoltre, questo Collegio condivide e fa proprie le rispettive considerazioni formulate dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) nella sua ordinanza dell'8 gennaio 2019 [OMISSIS].

Contrariamente a quanto sostenuto dalla resistente, il software da essa utilizzato non costituisce una misura puramente interna al motore. Le funzioni del sistema di controllo delle emissioni sono modificate dall'utilizzo del software. Quando il veicolo si trova su un banco di prova, viene utilizzata la modalità 1, con un elevato ricircolo dei gas di scarico e basse emissioni di ossidi di azoto. In tal modo ha luogo un maggior ricircolo di ossidi di azoto nel motore rispetto alla modalità 0, che si attiva nelle condizioni di guida normali. Gli ossidi di azoto sono dunque sottratti alla misurazione. In tal modo viene modificata la funzione del sistema di controllo delle emissioni, in quanto i valori della misurazione ivi accertati non sono conformi a quelli presenti in condizioni di guida normali.

È altresì inconferente l'argomento dedotto dalla resistente, secondo la quale 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. Tale argomento potrebbe essere pertinente qualora le diverse condizioni riscontrabili nella guida costituissero il solo fattore determinante per le differenze

nelle emissioni di ossidi di azoto. La situazione è tuttavia ben diversa. Proprio sulla base di quanto rappresentato dalla resistente, alle diverse condizioni riscontrabili alla guida si aggiunge, nei veicoli interessati, l'ulteriore fattore – illegittimo – del software utilizzato, il quale, attraverso la modifica della modalità di impiego, incide sulle emissioni di ossidi di azoto. L'utilizzazione del software de quo da parte della resistente esula dalla sfera di quanto giuridicamente lecito [OMISSIS] [Rinvio alla giurisprudenza nazionale].

2. 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, [Or. 5] paragrafo 1 e l'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE, dipende dal contenuto della dichiarazione e dall'importanza di un certificato di conformità.

Secondo l'Oberlandesgericht Braunschweig (Tribunale superiore del Land di Braunschweig, Germania) [OMISSIS], non rileverebbe 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.

Secondo l'opinione contraria, il certificato conterrebbe al contempo la dichiarazione che il veicolo è conforme a tutte le pertinenti disposizioni di legge in vigore nell'Unione [OMISSIS], con la conseguenza che, in caso di esistenza di un dispositivo di manipolazione vietato, come nel caso di specie, 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'EG-FGV) con conseguente violazione, da parte del costruttore, dell'obbligo di rilasciare un certificato valido ai sensi dell'articolo 6, paragrafo 1, dell'EG-FGV [OMISSIS].

Il fatto che l'approccio formalistico non risulti corretto e che il certificato di conformità contenga l'ulteriore dichiarazione da ultimo menzionata discende già dall'obiettivo indicato nell'allegato del regolamento (CE) n. 385/2009, secondo il quale 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».

Pertanto, sebbene non sia stato ancora affermato che l'inesattezza sostanziale derivante dall'installazione di un dispositivo di manipolazione vietato comporti l'invalidità del certificato di conformità, la descrizione funzionale riportata supra depone tuttavia più a favore di tale conclusione che in senso contrario, a maggior ragione alla luce dei principi interpretativi del diritto europeo.

La risposta alla prima questione è pertanto dirimente per decidere se sussista o meno, in tale contesto, una violazione delle norme da parte della resistente a titolo di responsabilità extracontrattuale.

3. La messa in circolazione di un veicolo, sul quale sia installato intenzionalmente un dispositivo di manipolazione vietato, [Or. 6] senza rendere nota deliberatamente la programmazione illecita del software, nonché l'inganno implicito che ne consegue 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, 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, costituisce un danno doloso contrario al buon costume (articolo 826 BGB).

Il fatto che il ricorrente non abbia acquistato il veicolo direttamente dalla resistente non inficia *ab initio*, pertanto, il nesso di causalità tra inganno e acquisto del veicolo. Infatti, è con la messa in circolazione del veicolo che la resistente ha dato avvio al decorso causale ricorrendo consapevolmente ai propri canali di distribuzione. L'inganno implicito perpetrato dal produttore e relativo alla messa in circolazione del veicolo continua ad esplicare i suoi effetti anche perché, in merito a siffatte informazioni, il concessionario trasmette esclusivamente quanto comunicatogli dal produttore e il compratore fa affidamento, a tal riguardo, sulle informazioni del produttore, nonché – come nel caso di specie – sulla sua serietà. Il venditore del veicolo è dunque uno strumento della resistente che agisce indirettamente.

Come conseguenza dell'azione della resistente si è parimenti determinato un danno a carico del ricorrente ravvisabile già nella conclusione di un contratto di acquisto sfavorevole che non sarebbe stato altrimenti concluso [OMISSIS] [Rinvio alla giurisprudenza nazionale].

Nella specie ricorrono anche i requisiti soggettivi di cui all'articolo 826 BGB in combinato disposto con l'articolo 31 BGB. Le affermazioni del ricorrente, sufficientemente comprovate, non sono state efficacemente smentite dalla resistente alla luce dell'onere subordinato di rappresentazione su di essa incombente. [OMISSIS] [Rinvio alla giurisprudenza nazionale].

III.

Una responsabilità extracontrattuale della resistente in forza dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 richiede, ai fini della decisione, che la norma da ultimo citata costituisca legislazione di tutela. Lo stesso vale per una responsabilità ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con gli articoli 6, paragrafo 1, e 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, purché sussista

una violazione della/e norma/e (v. sub II.2), **[Or. 7]** il che presuppone anzitutto la risposta affermativa alla prima questione preliminare.

Una norma mira alla tutela del terzo quando è volta, quantomeno a titolo complementare, a tutelare singoli o gruppi di singoli dalla violazione di un determinato bene giuridico. In caso di obblighi e divieti, l'interesse tutelato, le modalità della violazione e la cerchia dei soggetti tutelati devono essere sufficientemente determinati. Ciò che è rilevante non è l'effetto, ma il contenuto e la finalità della legge, nonché l'intenzione del legislatore, nell'adottarla, di fornire a favore di singoli proprio quella tutela invocata in ragione dell'asserita violazione. Il fatto che la norma giuridica tenga conto, a titolo complementare o addirittura in via principale, dell'interesse generale è irrilevante nella misura in cui la tutela del singolo non costituisca solo un mero riflesso della norma. Il sorgere di un diritto individuale al risarcimento danni deve apparire giustificato e ragionevole, quantomeno nell'ambito del sistema generale degli obblighi di responsabilità civile. Se tale sia il caso può essere accertato solo a seguito di una valutazione completa del contesto complessivo della norma [OMISSIS].

Inoltre, l'obbligo di risarcimento danni è limitato dalla finalità di tutela della norma. La responsabilità sussiste solo con riferimento agli effetti lesivi equivalenti e adeguati rientranti nell'ambito dei rischi per la cui prevenzione la norma violata è stata disposta. Il danno lamentato deve presentare un nesso interno con la situazione di pericolo creata dall'autore del danno stesso; un nesso «esterno», quasi «casuale» non è sufficiente. A tal riguardo, è necessario compiere una valutazione. In base ad essa, occorre esaminare il significato e la portata della norma violata e acclarare se la norma stessa sia intesa a impedire il danno lamentato.

Se le menzionate norme abbiano effetto di tutela nei confronti di terzi, vale a dire se siano volte 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 la/e norma/e violata/e sono state disposte, è questione finora molto controversa nella giurisprudenza federale tedesca, mentre – a quanto sembra – continua a mancare un esame sotto il profilo della finalità di tutela della norma.

L'Oberlandesgericht Braunschweig (Tribunale superiore del Land di Braunschweig, Germania) [OMISSIS], ad esempio, sostiene, con ampia motivazione, che le suddette norme non debbano essere considerate legislazione di tutela ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB, **[Or. 8]** 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.

Per contro, 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 costituisca solo un mero riflesso, ma

rientri nella sfera d'applicazione, della norma [OMISSIS]. 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[OMISSIS]. Inoltre, la tutela individuale risulterebbe anche dalla già citata (sub II.2) descrizione funzionale di cui all'allegato del regolamento (CE) n. 385/2009.

Questo Collegio 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/CE, tanto più che gli argomenti dedotti da entrambe le parti sono sì degni di considerazione, ma risultano ambigui in taluni aspetti.

IV.

Anche la responsabilità extracontrattuale ai sensi dell'articolo 826 BGB è limitata *ab initio* ai danni rientranti nell'ambito di tutela della norma o del divieto violati [OMISSIS]. Legittimato ad ottenere il risarcimento è solo colui il quale subisce un danno diretto inflitto intenzionalmente, o il terzo che subisce un danno inflitto intenzionalmente, non solo come riflesso della parte lesa direttamente [OMISSIS].

La questione se, in situazioni come quelle in esame, occorra correggere la responsabilità dal punto di vista della finalità di tutela continua ad essere controversa e ad essa si forniscono risposte diverse.

Non essendo collegata direttamente alla violazione dell'articolo 5, paragrafo 2, primo periodo, del regolamento (CE) 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, **[Or. 9]** 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 sussiste il medesimo ambito applicativo delle questioni sollevate sub III [OMISSIS].

Non è possibile considerare la questione isolatamente, trattandosi di aspetti inseparabili di un evento unico e di un piano globale. Come non era possibile una (massiccia) immissione sul mercato dei veicoli dotati di un dispositivo di manipolazione vietato al fine di conseguire gli obiettivi pianificati senza ingannare le autorità di omologazione e i clienti finali, così non è immaginabile una frode senza manipolazione quale oggetto dell'inganno. Infatti, l'inganno non implica nessun altro contenuto della dichiarazione oltre alla questione della (mancata) osservanza delle prescrizioni in materia di gas di scarico. La sostanza della

censura relativa al dolo è, pertanto, ad avviso di questo Collegio, la violazione delle norme in materia di emissioni. Tenendo presente quanto precede, la responsabilità ai sensi dell'articolo 826 BGB può sorgere del pari 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.

Dalla risposta alla prima questione sub a) (a condizione che si risponda in senso affermativo alla prima questione preliminare) e alla seconda questione discende altresì la soluzione del quesito se sussista o meno un diritto ai sensi dell'articolo 826 BGB, segnatamente dalla risposta alla domanda se le summenzionate norme abbiano effetto di tutela nei confronti di terzi 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 la/e norma/e violata/e sono state disposte.

V.

La pertinenza della prima questione, della prima questione sub a), e della seconda questione non viene meno per il fatto che la domanda trovi accoglimento già sulla base della sussistenza di un diritto ex articolo 823, paragrafo 2, in combinato disposto con l'articolo 263, paragrafo 1, dello Strafgesetzbuch (codice penale tedesco; in prosieguo: lo «StGB»). Ciò non si verifica nella specie.

A prescindere dalle considerazioni circa l'obiettivo della tutela che si impongono anche nel caso in esame, mancano sufficienti argomenti a sostegno della sussistenza dei presupposti di un diritto di tal genere. **[Or. 10]**

L'articolo 263 StGB costituisce una norma penale incriminatrice di una specifica azione o omissione di una determinata persona fisica. Non può essere sollevata un'accusa penale nei confronti di una persona giuridica. Analogamente, il ricorrente avrebbe dovuto rappresentare e dimostrare, in particolare, quale membro del consiglio di amministrazione, quale rappresentante o quale ausiliario, quando e dove si sia reso colpevole di quale specifico inganno oppure a quale soggetto l'abbia ordinato. In questa sede è irrilevante il fatto che il ricorrente non sia in condizione di farlo per assenza di informazioni sulle procedure interne della resistente. Diversamente rispetto alla sfera d'applicazione dell'articolo 826 BGB, in cui le contestazioni riguardano il piano del diritto civile, il ricorrente, il quale solleva contestazioni penalmente rilevanti nei confronti dei collaboratori di una persona giuridica, fondando su di esse la loro responsabilità civile, non beneficia dei principi in materia di onere subordinato di rappresentazione (v. sub III.3).

[OMISSIS]