

Causa C-138/20**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

13 marzo 2020

Giudice del rinvio:

Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land di Stoccarda, Germania)

Data della decisione di rinvio:

13 marzo 2020

Ricorrente:

O.

Resistente:

P.

Oggetto del procedimento principale

Liceità di impianti di manipolazione nei veicoli

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»**

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» rientrano solo gli elementi esclusivamente meccanici di una struttura 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) successivamente inserito nel gruppo motore*
- 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 siano 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 che sia vietato dotare un veicolo di un dispositivo, per effetto del quale un componente diretto*

ad influire sulle emissioni sia concepito 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 operi continuativamente al di fuori dell'intervallo di temperatura compreso tra i 20°C e i 30°C per proteggere il motore, 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 l'uso di impianti di manipolazione ai sensi di detta disposizione si giustifichi solo a condizione che, anche ricorrendo alla tecnologia avanzata disponibile al momento dell'omologazione del rispettivo modello di veicolo, non risulti possibile garantire la protezione del motore da danni o avarie e un funzionamento sicuro dei veicoli.*

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 l'uso di impianti di manipolazione ai sensi di detta disposizione non si giustifichi qualora i parametri di gestione del motore siano scelti in modo tale che, essendo tale parametri 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 riguardi il 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.*

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 proteggere quantomeno anche il patrimonio dell'acquirente di un veicolo non conforme ai requisiti di cui al regolamento (CE) n. 715/2007.*

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, conferisca agli acquirenti dei veicoli la legittimazione ad agire per attuare il diritto dell'Unione posto a disciplina del mercato.*

6-3: *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 non ottemperi all'obbligo al medesimo incombente 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 come previsto dall'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE.*

6-4: *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 o 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, a favore del costruttore, del valore d'uso all'atto della restituzione del veicolo conseguente alla risoluzione del contratto.*

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 (GU 2007, L 171, pag. 1)

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 (GU 2008, L 199, pag. 1)

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) (GU 2007, L 263, pag. 1)

Direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (GU 1999, L 171, pag. 12)

Disposizioni nazionali pertinenti

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

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), articoli 6 e 27

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 Il 30 maggio 2012, il ricorrente acquistava dalla resistente, una casa automobilistica tedesca, un veicolo nuovo, modello «Porsche Cayenne Diesel Tiptronic», ad un prezzo lordo di EUR 71 156,66. La resistente sostiene che detto veicolo soddisfi le condizioni per l'inserimento nella classe di emissione «Euro 5» relativa ai veicoli diesel. È controverso tra le parti se risponda a verità nella specie.
- 2 *Medio tempore*, il ricorrente giungeva a ritenere che il software di controllo installato nel veicolo che interviene nella depurazione dei gas di scarico in

funzione della temperatura costituisse un impianto di manipolazione vietato ai sensi del regolamento n. 715/2007 ingiungendo alla resistente la risoluzione del contratto di acquisto, con termine al 14 febbraio 2019 ai fini della relativa restituzione, risoluzione peraltro respinta ex adverso.

- 3 È indubbio che la resistente usi un sistema di cosiddetto ricircolo interno dei gas di scarico. Per ridurre le emissioni di ossido di azoto prodotte nella camera di combustione del motore, parte dei gas di scarico viene reimpressa nel sistema di aspirazione del motore e partecipa nuovamente al processo di combustione. Tuttavia, il ricircolo dei gas di scarico funziona a pieno regime solo all'interno dell'intervallo di temperatura compreso tra i 20°C e i 30°C (la cosiddetta «finestra termica»), mentre a temperature esterne più basse viene ridotto o completamente disattivato.
- 4 Il Kraftfahrt-Bundesamt (ufficio federale tedesco per la motorizzazione) non ha ancora disposto il richiamo del veicolo oggetto della controversia e dei veicoli dello stesso tipo.

Principali argomenti delle parti nel procedimento principale

- 5 Il ricorrente ritiene che l'adozione di una finestra termica sia in linea di principio vietata. La resistente farebbe uso di un software di controllo del ricircolo interno dei gas di scarico e della sua efficacia in funzione della temperatura ambiente non conforme all'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007. Ciò snaturerebbe la funzione di una parte del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di tale regolamento, riducendo così l'efficacia di detto sistema in condizioni ragionevolmente prevedibili nel normale funzionamento del veicolo.
- 6 I limiti di emissione di cui all'allegato I del regolamento n. 715/2007 dovrebbero essere rispettati non solo nell'ambito del Nuovo ciclo di guida europeo (NEDC), bensì parimenti nell'uso normale, vale a dire quotidiano.
- 7 La resistente non nega di usare un impianto di manipolazione, ma ritiene che esso sia consentito in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento n. 715/2007. In base a detta disposizione, un costruttore potrebbe adottare misure di prevenzione di eventuali danni alle componenti. Nella fattispecie in esame occorrerebbe ridurre il ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura ambiente, poiché solo in tal modo sarebbe possibile evitare il rischio di incrostazioni nel motore diesel.
- 8 Inoltre, le emissioni prodotte dal veicolo nell'uso quotidiano non avrebbero alcuna importanza. I valori limite di emissione delle norme Euro sarebbero connessi a specifiche condizioni di prova standardizzate, cosicché sarebbero rilevanti solo le emissioni prodotte in dette condizioni.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 9 Il ricorrente, sebbene non possa più far valere le pretese derivanti dal contratto di compravendita, può tuttavia eventualmente agire per «fatto illecito», fondandosi, da un lato, sull'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con il regolamento n. 715/2007 e/o con l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, nonché, dall'altro, sull'articolo 826 BGB.
- 10 Questo Collegio è incline a ritenere tali azioni esperibili. Da un lato, l'articolo 823, paragrafo 2, BGB postula la violazione di una «una legge intesa a tutelare soggetti terzi». A parere di questo Collegio, il regolamento n. 715/2007 costituisce una legge del genere. Dall'altro lato, potrebbe configurarsi anche un «danno doloso illecito» ai sensi dell'articolo 826 BGB. Tuttavia, per poter giungere ad una decisione definitiva su tale aspetto, occorre chiarire se la resistente utilizzi effettivamente un impianto di manipolazione vietato dal regolamento n. 715/2007. Ove ricorra tale ipotesi, il certificato di conformità richiesto dall'articolo 18 della direttiva 2007/46 non sarebbe valido, per cui sussisterebbe altresì una violazione dell'EC-FGV, la quale ha recepito detta direttiva nell'ordinamento tedesco.
- 11 A fronte della contrastante prassi interpretativa dei giudici tedeschi nell'affrontare il «Dieselgate», esistono dubbi sull'interpretazione del regolamento n. 715/2007 e della direttiva 2007/46, che possono essere chiariti solo a seguito di pronuncia della Corte di Giustizia in merito.
- 12 Le questioni sottoposte alla Corte si articolano su sei capi tematici.

1. Nozione di «impianto di manipolazione»

- 13 Sulla base della formulazione dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, questo Collegio si chiede se nella nozione di «elemento di progetto» rientrino solo gli elementi esclusivamente meccanici di una struttura fisica (questione 1-1).
- 14 Ove l'interpretazione della nozione di elemento di progetto dovesse essere così restrittiva, nella definizione non rientrerebbero la gestione elettronica del motore e il relativo software. Il contesto sistematico della definizione, che elenca numerosi parametri del gruppo propulsore delle autovetture, che oggi sono prevalentemente - ovvero anche - sottoposti a controllo elettronico, si oppone chiaramente a tale limitazione alle strutture fisico-meccaniche. Il confronto con la versione inglese, la quale menziona, prima dell'elenco dei parametri, «any element of design which senses ...» dimostra che nella nozione è incluso anche la progettazione del software.
- 15 Inoltre, occorre chiarire se la nozione di «sistemi di controllo delle emissioni» usata nella definizione di «impianto di manipolazione» includa anche le strategie di riduzione delle emissioni nel punto di origine, vale a dire nella camera di combustione del motore, mediante il ricircolo dei gas di scarico, ovvero se essa si

riferisca esclusivamente all'impianto di depurazione dei gas di scarico esterno al motore, sotto forma di filtri del particolato diesel e catalizzatori per la riduzione degli ossidi di azoto (questione 1-2). Il regolamento n. 715/2007 non fornisce una siffatta definizione.

- 16 Questo Collegio è dell'avviso che non si debba distinguere tra interventi interni ed esterni al motore, in quanto i parametri elencati dall'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 comprendono tutti i processi tecnici che incidono sulla produzione e sulla riduzione delle emissioni, incluso il «regime del motore», che rappresenta un fattore manifestamente interno al motore.
- 17 Non risultano nemmeno elementi specifici per escludere la nozione di «sistema di controllo delle emissioni», la quale difetta di definizione legale, dal contesto della definizione di «impianto di manipolazione». Con la questione 1-3, questo Collegio chiede se la distinzione tra interventi interni ed esterni al motore sia consentita o meno alla luce della finalità del regolamento n. 715/2007.

2. Nozione di «uso normale»

- 18 Con le questioni da 2-1 a 2-4, questo Collegio chiede se i limiti di cui all'allegato I del regolamento n. 715/2007 si applichino solo nell'ambito delle condizioni di prova del «Nuovo ciclo di guida europeo» (in prosieguo: il «NEDC») ovvero se debbano essere rispettati, nella vita quotidiana, anche «nell'uso normale» previsto dall'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento. Occorre inoltre chiarire se la nozione di «uso normale» includa *tutte* le condizioni di guida effettive nella vita quotidiana ovvero solo quelle in cui sono rispettati i parametri di velocità del NEDC urbano ed extraurbano.
- 19 Il regolamento n. 715/2007 non definisce la nozione di «uso normale».
- 20 Un'interpretazione letterale, anche con il ricorso ad altre versioni linguistiche, suggerisce che con tale nozione non si intendono affatto le condizioni di laboratorio, bensì condizioni realmente esistenti, vale a dire che si verificano in concreto nel traffico stradale.
- 21 Tale interpretazione risulta avvalorata dal considerando 12 del regolamento n. 715/2007, a termini del quale «è opportuno continuare ad impegnarsi per (...) la fissazione di detti limiti [di emissione] basati sulle prestazioni effettive dei veicoli durante il loro uso».
- 22 Una diversa conclusione sembra potersi desumere *prima facie* dall'articolo 3, paragrafo 6, del regolamento n. 692/2008, secondo cui il costruttore è tenuto ad assicurare la conformità dei risultati delle prove relative alle emissioni al valore limite applicabile «nelle condizioni di prova precisate nel presente regolamento». Tuttavia, il considerando 3 del regolamento n. 715/2007 afferma che detto regolamento contiene «le norme fondamentali sulle emissioni dei veicoli», mentre «le caratteristiche tecniche saranno indicate dalle misure di esecuzione». Ne

consegue che il regolamento n. 692/2008 non modifica gli obblighi che incombono al costruttore ai sensi del regolamento n. 715/2007, ma si limita a darvi attuazione. Pertanto, i limiti stabiliti dall'allegato I del regolamento n. 715/2007 devono essere rispettati non solo alle condizioni della procedura di prova, bensì indipendentemente dalla temperatura.

- 23 Tuttavia, al fine di garantire un equilibrio tra i risultati standardizzati della misurazione ottenuti al banco dinamometrico e quelli ottenuti nell'uso quotidiano, questo Collegio ritiene che debbano essere presi in considerazione i parametri del NEDC, a prescindere dalle temperature ambientali prevalenti e dalla durata del percorso. Il NEDC è costituito da un ciclo urbano, ripetuto quattro volte, e da un ciclo extraurbano. All'inizio del ciclo urbano, il motore viene avviato a freddo (20°C-30°C). Detto ciclo è caratterizzato da velocità limitate e pertanto da ridotti carichi del motore e basse temperature di scarico. Il ciclo extraurbano rappresenta una condizione di guida più veloce e dinamica con una velocità massima di 120 km/h. La velocità media durante il percorso del NEDC è di 33,6 km/h per una distanza totale di 11,03 km.

3. Liceità di una strategia di riduzione delle emissioni in funzione della temperatura

- 24 32. Né il regolamento n. 715/2007, né il regolamento n. 692/2008 stabiliscono specifici requisiti tecnici in ordine al funzionamento del sistema di depurazione dei gas di scarico. Tuttavia, l'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007 prevede il divieto di impianti di manipolazione volti a ridurre l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. In tale contesto, si pone la questione se sia lecita una strategia di controllo delle emissioni in funzione della temperatura sotto forma di una «finestra termica» e se essa sia addirittura soggetta al divieto di impianti di manipolazione. Su tale aspetto verte la questione 3-1.
- 25 A tal proposito, appare utile un raffronto con la norma anteriore all'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Il punto 2.16 dell'allegato I della direttiva 70/220/CEE, modificato dalla direttiva 98/69/CE, contempla una definizione dell'impianto di manipolazione praticamente identica. Il punto 6.1.1 dell'allegato VII della direttiva 70/220/CEE, come modificata dalla direttiva 98/69/CE, indica ciò che il legislatore dell'Unione intendeva nel 1998 per «strategia contraddittoria di riduzione delle emissioni»: secondo tale disposizione, qualunque strategia anormale di riduzione delle emissioni, che implichi una diminuzione dell'efficacia del sistema di riduzione delle emissioni in normali condizioni di funzionamento a bassa temperatura che non sia contemplata dalle prove normalizzate relative alle emissioni, poteva essere considerata come un impianto di manipolazione. A preliminare giudizio di questo Collegio, da tale contesto generale emerge chiaramente che anche le strategie di emissione a temperatura controllata erano in linea di principio vietate ben prima dell'adozione del regolamento n. 715/2007.

- 26 Ove la Corte ritenesse lecito, in linea di principio, un ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura, si porrebbe la questione 3-2, con la quale questo Collegio chiede se sia lecito un impianto di manipolazione che, al fine di proteggere il motore, resti in funzione al di fuori dell'intervallo di temperatura compreso tra i 20 e i 30°C.
- 27 L'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento n. 715/2007 prevede, alle lettere da a) a c), tre categorie di deroghe al divieto di uso degli impianti di manipolazione. In base alla lettera a), l'uso di impianti di tal genere è eccezionalmente consentito quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli». La lettera b) contempla un'ulteriore eccezione per l'uso di un impianto di manipolazione quando esso «non funziona dopo l'avvio del motore». Infine, secondo la lettera c) è consentito l'uso di impianti di manipolazione quando «le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».
- 28 Contrariamente a quanto sostenuto dalla resistente, da tali deroghe, in particolare dalle lettere b) e c) dell'articolo, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento n. 715/2007, emerge che l'intervento dell'impianto di manipolazione si ricollega a fasce temporali molto limitate: da un lato, la fase di avvio del motore e, dall'altro, le condizioni del ciclo di prova.
- 29 Un'interpretazione dell'alternativa prevista dalla lettera a) nel senso che la protezione del motore e delle componenti senza limiti di tempo possa essere sufficiente a violare il divieto non appare del tutto giustificata, tenendo conto di altre disposizioni pertinenti di diritto dell'Unione. Le suddette deroghe sono inoltre limitate *ratione temporis* nell'ambito delle basse temperature ambiente anche per effetto dell'obbligo di fornire informazioni stabilito dall'articolo 3, paragrafo 9, del regolamento n. 692/2008. Una finestra termica che vada oltre detti limiti non può dunque essere consentita. In base al regolamento n. 692/2008, i produttori devono garantire che il dispositivo di post-trattamento dei NOx raggiunga, entro 400 secondi dall'avviamento a freddo a -7°C, la temperatura sufficiente ad assicurarne un funzionamento efficiente, ossia nel rispetto dei valori limite di inquinanti.
- 30 *A contrario*, ciò implica che il legislatore abbia ritenuto evidentemente possibile un'efficace riduzione delle emissioni anche a basse temperature esterne. Ove si accogliesse una diversa interpretazione, non sarebbe conseguito l'obiettivo del legislatore consistente nella riduzione assoluta delle emissioni e nel miglioramento della qualità dell'aria. Detto obiettivo è enunciato nel considerando 1, nonché nei considerando da 4 a 7 del regolamento n. 715/2007.
- 31 A tal riguardo, va osservato che la temperatura media mensile nel luogo di residenza del ricorrente è inferiore a 20°C durante tutto l'anno, cosicché la riduzione del ricircolo dei gas di scarico e, di conseguenza, l'effetto sul sistema di

controllo delle emissioni costituisce la regola e non l'eccezione nel funzionamento del veicolo oggetto della controversia.

4. Criterio di determinazione della necessità di cui all'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007

- 32 Ad avviso di questo Collegio, si pone la questione se il criterio di determinazione della necessità di cui all'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento n. 715/2007 debba essere concepito in senso individuale e specifico oppure generale e astratto, e quale standard tecnicamente disponibile debba essere applicato in tale ultimo caso, questione su cui verte il quesito 4-1.
- 33 Ove si applichi un criterio individuale e specifico, per riconoscere la necessità potrebbe essere sufficiente il fatto che, alla luce di una considerazione isolata meramente tecnica, individuale e specifica del motore di un veicolo in funzione, si verifichi un problema che in un caso del genere renda necessario l'intervento dell'impianto di manipolazione. In base al modello di veicolo e della configurazione del motore, il costruttore del veicolo potrebbe invocare la deroga in senso individuale e specifico. A seconda della fase di sviluppo dell'unità motore in questione, un motore più vecchio potrebbe soddisfare i requisiti della deroga molto prima di un motore più potente, ad esempio.
- 34 Ove si adottasse invece un criterio generale e astratto, non sarebbe sufficiente il fatto che si verificano, in singoli casi, problemi tecnici nei quali l'impianto di manipolazione sia giustificato per la protezione del motore o per un funzionamento sicuro, bensì occorrerebbe, tenendo conto delle cause alla base di tale problematica, che esse siano immanenti, cioè che siano ineliminabili in generale.
- 35 Il principio dell'*effetto utile* e i considerando 1 e 5 del regolamento n. 715/2007 depongono in senso favorevole a tale parametro. Il regolamento menzionato mira a garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente. Per il conseguimento di tale obiettivo occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli.
- 36 Nel caso in cui la Corte dovesse rispondere negativamente al quesito 4-1, si pone 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».
- 37 Laddove sia lecito un intervento nella depurazione dei gas di scarico in funzione della temperatura, la nozione di «necessità» dev'essere interpretata dalla Corte in termini più precisi, in particolare tenendo conto delle temperature prevalenti in Germania e in Europa (questione 4-2)

5. Nozione di «danni»

- 38 La nozione di danni di cui all'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, del regolamento n. 715/2007 non è definita chiaramente dal regolamento medesimo. A tal proposito, si pone la questione se l'uso di impianti di manipolazione possa essere sempre giustificato sulla base della protezione del motore, laddove il costruttore del veicolo dimostri in modo incontrovertibile che, senza l'uso di un tale dispositivo, sussiste il rischio di danni al motore, per quanto minori. È inoltre dubbio se anche le parti soggette ad usura, come una valvola di ricircolo dei gas di scarico, siano ricomprese in detta nozione.
- 39 Un confronto con altre versioni linguistiche del regolamento n. 715/2007 non conferma un siffatto risultato interpretativo. Ad esempio, nella versione francese si è optato per la nozione di «*dégâts*». Secondo il dizionario Larousse, con tale termine s'intende: «*désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose*». A parere di questo Collegio, un costruttore di automobili non potrà quindi far valere, unicamente sulla base del rischio di incrostazioni, la protezione delle componenti al fine di giustificare il ricorso ad una finestra termica. Si pone pertanto la questione se detto rischio non possa essere ridotto anche con altri interventi, ad esempio relativi al materiale e alla struttura del veicolo.

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

- 40 In ordine alla condizione stabilita dall'articolo 823, paragrafo 2, BGB, che postula la necessaria violazione di «una legge intesa a tutelare soggetti terzi», si pone anzitutto la questione se tra gli scopi del regolamento n. 715/2007 vi sia la tutela del patrimonio dell'acquirente di un veicolo non conforme ai requisiti di tale regolamento (questione 6-1). Questo Collegio propende per una risposta affermativa a tale questione.
- 41 Sebbene il patrimonio dell'acquirente del veicolo, a termini di tale regolamento, non goda di protezione diretta, questo Collegio desume dalle sentenze della Corte del 17 settembre 2002, Muñoz e Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punti da 29 a 31), e del 25 luglio 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447, punto 42), che gli elevati requisiti stabiliti dalla giurisprudenza tedesca per il carattere di tutela individuale alla base della legittimazione di cui all'articolo 823, paragrafo 2, BGB devono essere ridotti al criterio dell'«interesse» delineato dalla Corte.
- 42 Infatti, gli Stati membri tengono conto dell'*effetto utile* delle disposizioni di diritto dell'Unione solo se pongono in essere un meccanismo sanzionatorio la cui efficacia non dipende dal fatto che un'autorità – nella fattispecie in esame, l'ufficio federale tedesco per la motorizzazione – reagisca alle violazioni della norma, bensì che gli operatori del mercato – nella fattispecie in esame, gli acquirenti di veicoli – possano esperire essi stessi un'azione dinanzi agli organi giurisdizionali civili (v. questione 6-2).

- 43 Per quanto riguarda il carattere di tutela individuale della direttiva 2007/46, questo Collegio ritiene, alla luce delle sentenze della Corte del 26 febbraio 1986, Marshall (152/84, EU:C:1986:84, punto 24) e del 14 luglio 1994, Faccini Dori (C-91/92, EU:C:1994:292, punti 24 e segg.), che nessun diritto a favore degli acquirenti di veicoli possa derivare direttamente dalla direttiva 2007/46
- 44 Con la questione 6-3, questo Collegio chiede se possa nondimeno riconoscersi al certificato di conformità il carattere di tutela individuale. Tale tutela potrebbe risultare dalla descrizione della funzione del certificato di conformità, contenuta nell'allegato IX della direttiva 2007/46, come modificata dal regolamento n. 385/2009. Essa stabilisce anzitutto quanto segue: «[i]l certificato di conformità è una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente che attesta che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito». La funzione di permettere alle autorità nazionali un rilascio senza problemi dell'immatricolazione è menzionata solo successivamente.
- 45 Inoltre, le norme sull'omologazione dei veicoli previste dalla direttiva 2007/46 mirano a garantire un elevato livello di sicurezza e di protezione dell'ambiente. Per ragioni di *effetto utile*, la violazione di dette norme dovrebbe imporre di mettere a disposizione delle parti interessate un meccanismo sanzionatorio autonomo di diritto privato.
- 46 La questione 6-4, l'ultima di quelle sollevate, verte su un tema centrale del procedimento principale, vale a dire la misura in cui l'effetto sanzionatorio del regolamento n. 715/2007 ovvero la ratio della direttiva 2007/46 escludano, nell'ambito di azioni di risarcimento danni sul territorio nazionale, la determinazione di un'indennità per l'uso del veicolo da parte dell'acquirente per un determinato periodo di tempo.
- 47 L'articolo 13, paragrafo 1, seconda frase, del regolamento n. 715/2007 stabilisce che le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. La scelta degli strumenti sanzionatori è stata lasciata agli Stati membri dalla Corte nella sua decisione di riferimento, la sentenza del 21 settembre 1989, Commissione/Grecia (68/88, EU:C:1989:339, punto 24).
- 48 A parere di questo Collegio, il principio di effettività impone che il diritto dell'Unione direttamente applicabile e la relativa normativa nazionale di trasposizione possano essere applicati in base al diritto privato. Nella propria sentenza del 17 settembre 2002, Muñoz e Superior Fruiticola (C-253/00, EU:C:2002:497, punto 30), la Corte ha affermato che «la piena efficacia della normativa in materia di norme di qualità (...) implica che l'osservanza di tale obbligo possa essere garantita nell'ambito di un procedimento civile».
- 49 Questo Collegio ritiene che i limiti di emissione costituiscano fattori ambientali economicamente valutabili. Molti acquirenti di veicoli sono disposti a investire maggiori risorse per l'acquisto di un prodotto al fine di contribuire così alla

protezione dell'ambiente. L'elemento dell'ecocompatibilità costituisce, quindi, una caratteristica oggettiva di qualità che riguarda anche i rapporti giuridici delle parti interessate.

- 50 L'accoglimento delle domande di risarcimento dei danni resta tuttavia sulla carta e risulta di fatto inutile nel caso in cui gli acquirenti del veicolo, a causa della crescente durata dei procedimenti, siano tenuti a riconoscere indennità d'uso. Nei casi in cui vengano violati dolosamente dei fattori economicamente valutabili, quali i valori limite di emissione nella fattispecie in esame, la normativa in materia di risarcimento dei danni rischierebbe di perdere, per effetto del riconoscimento di indennità d'uso, la sua funzione di orientamento preventivo .
- 51 Anche ai sensi dell'articolo 46, seconda frase, della direttiva 2007/46, le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- 52 L'installazione nei veicoli di un impianto di manipolazione vietato non comporta solo la perdita dell'omologazione, ma implica altresì il venir meno di certificati di conformità validi per detti veicoli. Tuttavia, un veicolo può essere venduto solo se è accompagnato da un certificato di conformità valido.
- 53 Per rispondere alla questione se l'acquirente di un veicolo sprovvisto di un certificato di conformità valido sia tenuto a riconoscere un'indennità d'uso laddove richieda un risarcimento dei danni nei confronti del costruttore, occorre far riferimento al principio dell'indennità per l'uso di cui alla direttiva 1999/44, suscettibile di generalizzazione. Nella propria sentenza del 17 aprile 2008, *Quelle* (C-404/06, EU:C:2008:231), la Corte ha dichiarato che l'articolo 3 di detta direttiva osta ad una normativa nazionale la quale consenta al venditore, nel caso in cui abbia venduto un bene di consumo presentante un difetto di conformità, di esigere dal consumatore un'indennità per l'uso del bene medesimo non conforme fino alla sua sostituzione con un bene nuovo.
- 54 In senso contrario alla trasposizione di tale approccio nella presente fattispecie può obiettarsi che la direttiva 2007/46 non contiene una disciplina specifica sulle conseguenze, analoga a quella prevista dall'articolo 3, paragrafo 3, della direttiva 1999/44, che prevede un adempimento successivo senza spese. Nondimeno, il requisito delle sanzioni dissuasive impone l'affermazione, nell'ordinamento nazionale, di una responsabilità che non venga vanificata dal fatto che, a causa della durata dei procedimenti e del ritardo doloso nella prestazione del costruttore, la richiesta di risarcimento dei danni diventi «priva di valore» per effetto del riconoscimento un'indennità per l'uso.