

Causa C-592/23**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

26 settembre 2023

Giudice del rinvio:

Oberster Gerichtshof (Corte Suprema, Austria)

Data della decisione di rinvio:

6 settembre 2023

Ricorrenti:

LK

AK

Resistente:

Volkswagen AG

Oggetto del procedimento principale

Pagamento di EUR 20 532 più interessi e spese per la restituzione di un veicolo a causa della presenza di un impianto di manipolazione vietato ovvero risarcimento del danno

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Interpretazione del diritto dell'Unione e del regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE); articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

1. Se l'articolo 2, punto 6, e l'allegato III, paragrafo 3.13.4, del regolamento di attuazione 692/2008/CE [in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, del regolamento 715/2007/CE] debbano essere interpretati nel senso che un

dispositivo di controllo dell'inquinamento [programma di controllo per la rigenerazione del catalizzatore ad accumulo durante il ciclo di preparazione], considerato un sistema a rigenerazione continua poiché, nella prova di tipo 1 si innesca almeno una volta la rigenerazione (processo di purificazione) e tale rigenerazione si è già verificata almeno una volta durante il ciclo di preparazione del veicolo («Precon» o preconditionamento), costituisce un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007/CE.

2. a) Se l'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), del regolamento n. 715/2007/CE [in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007/CE e con l'articolo 2, punto 6, e l'allegato III, paragrafo 3.13.4, del regolamento di attuazione n. 692/2008/CE] debba essere interpretato nel senso che (se del caso) un siffatto impianto di manipolazione è lecito in quanto sono sostanzialmente soddisfatte le condizioni nel procedimento di prova delle emissioni applicabile.

b) Se l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007/CE [in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007/CE e con l'articolo 2, punto 6, e l'allegato III, paragrafo 3.13.4, del regolamento n. 692/2008/CE] debba essere interpretato nel senso che (se del caso) un siffatto impianto di manipolazione è lecito se la modalità di funzionamento rilevante ai fini delle emissioni, rilevata nel procedimento di prova (test di omologazione), è presente nell'80% dei casi anche nell'uso normale (in condizioni reali di guida).

3. Se il paragrafo 2.20 e l'allegato 13, paragrafo 3, UNECE [in combinato disposto con l'allegato III, paragrafo 3.13.1. e l'articolo 2, punto 6, del regolamento di attuazione n. 692/2008/CE] va interpretato nel senso che la configurazione normata nel paragrafo 3, seconda frase, dell'allegato 13 dell'UNECE, secondo cui l'interruttore (per impedire o consentire il processo di rigenerazione) può essere azionato durante i cicli di preconditionamento soltanto per impedire la rigenerazione, è determinante solo per il procedimento di prova particolare di cui all'allegato 13 dell'UNECE e quindi per la verifica delle emissioni di un veicolo con un sistema a rigenerazione periodica, ma non anche per un veicolo con un sistema a rigenerazione continua.

Disposizioni di diritto dell'Unione fatte valere

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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo, articolo 2, punto 6 e allegato III, paragrafi 3.13.1. e 3.13.4.

Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e

all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, articolo 3, punto 10, e articolo 5, paragrafi 1 e 2 lettera c)

Disposizioni nazionali invocate

Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile austriaco), §§ 874, 1295, paragrafo 2

Disposizioni di diritto internazionale invocate

Regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UNECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore; paragrafo 2.20 e Allegato 13, paragrafo 3

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 In data 3 aprile 2015, i ricorrenti hanno acquistato da un concessionario, come autovettura nuova, al prezzo di EUR 26 100, un'autovettura VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG prodotta dalla resistente. Il veicolo è dotato di un motore di tipo EA 288 (EU-6 NSK); il veicolo è soggetto alla norma sulle emissioni Euro 6. A causa delle sue caratteristiche tecnico-strutturali, questo motore non è interessato dal problema dei valori di NOx della serie di motori EA 189 (Euro 5). L'omologazione UE del veicolo è ancora valida.
- 2 Nel veicolo è installato un sistema di ricircolo dei gas di scarico a bassa pressione (in proseguo l'«EGR») per la purificazione dei gas di scarico. L'EGR viene utilizzato per ridurre le emissioni di ossido di azoto nel motore. Il veicolo è dotato di una «finestra termica» per temperature esterne fra – 24 gradi Celsius e + 70 gradi Celsius. L'implementazione di questa finestra termica è tecnicamente necessaria per la durabilità della valvola EGR, del radiatore EGR e dello sportello del radiatore EGR, nonché per il filtro antiparticolato diesel e il turbocompressore.
- 3 Su questo punto, è indiscusso che non si tratta di un impianto di manipolazione in ogni caso vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento 715/2007/CE (a prescindere dalla questione della protezione del motore nel singolo caso concreto), in quanto è attivo per la maggior parte dell'anno a causa delle temperature esterne prevalenti.
- 4 La riduzione continua dell'EGR nell'ambito della finestra termica aumenta inevitabilmente i valori di NOx generati nel motore. Per mantenere le emissioni il più basse possibile, nel veicolo è installata un catalizzatore ad accumulo di NOx. Tale catalizzatore può immagazzinare chimicamente tra il 50 e il 70% degli ossidi di azoto durante la guida normale. Per mantenere la sua funzionalità, deve essere regolarmente rigenerata attraverso la combustione. La rigenerazione impiega circa

3-10 secondi e avviene, a seconda del produttore, a intervalli di circa 5-10 km in condizioni di marcia. Nel caso del veicolo dei ricorrenti, la rigenerazione avviene ogni 5 km circa o quando il catalizzatore è completamente saturo. Durante la rigenerazione si verifica un breve aumento (in un periodo compreso tra 3 e 10 secondi) delle emissioni di NOx.

- 5 Nel veicolo del ricorrente è stato installato un «Precon» (precondizionamento) con riconoscimento della curva di guida. Questo software di controllo riconosce quando il veicolo viene preparato per la misurazione dei gas di scarico sul banco di prova. In questo caso, la rigenerazione viene attivata indipendentemente dal chilometraggio raggiunto dall'ultima rigenerazione e dal grado di saturazione del catalizzatore. Ciò comporta che il ciclo di prova effettivo inizia sempre con il catalizzatore rigenerato.
- 6 Durante la verifica dei valori delle emissioni di gas di scarico sul banco di prova, viene simulato uno specifico comportamento di guida del veicolo in conformità con le normative di prova europee mediante un ciclo di prova standardizzato (NEDC), che corrisponde a fasi di accelerazione, guida costante e decelerazione in aree urbane ed extraurbane per un periodo di 1.180 secondi e una distanza di circa 11 km. A causa del Precon, durante un viaggio simulato di 11 km la rigenerazione del catalizzatore e il conseguente aumento a breve termine degli inquinanti si verifica sempre due volte e mai tre volte. Ciò non sempre corrisponde ai processi in condizioni reali di guida, poiché un viaggio di oltre 11 km può essere iniziato anche con un catalizzatore quasi saturo. In termini puramente matematici, in condizioni reali di guida la rigenerazione avviene 2,2 volte su una distanza di 11 km in presenza di intervalli di rigenerazione di 5 km. Senza il riconoscimento della curva di guida in fase di Precon, la rigenerazione potrebbe avvenire anche tre volte durante un ciclo di prova, secondo un calcolo matematico in un caso su cinque.
- 7 I ricorrenti (in primis) hanno chiesto il pagamento di EUR 20 532 più interessi e spese a fronte della restituzione del veicolo. Sostengono che il motore installato sia dotato di un impianto di manipolazione vietato.
- 8 Il giudice di primo grado ha accolto parzialmente la domanda giudiziale. Nel caso del tipo di motore EA 288, non vi sarebbe alcun impianto di manipolazione vietato. Tuttavia, l'implementazione del riconoscimento della curva di guida (Precon) sarebbe da valutare diversamente sul banco di prova, poiché la differenziazione della rigenerazione in modalità di prova rispetto alle condizioni reali di guida, che è indipendente dal comportamento di guida, non servirebbe a scongiurare alcun pericolo, anche se da un punto di vista puramente tecnico non avverrebbe alcuno «spegnimento».
- 9 Il giudice di appello ha respinto il ricorso nella sua interezza. Non si tratterebbe di un impianto di manipolazione vietato.

- 10 Considerato isolatamente, il software Precon potrebbe essere qualificato come impianto di manipolazione (vietato), perché la rigenerazione del catalizzatore prima della prova modificherebbe un parametro del sistema di controllo delle emissioni in modo tale che la sua efficacia «potrebbe» essere compromessa. Tuttavia, una compromissione in questo senso non sarebbe affatto incontrovertibile, visto che la rigenerazione del catalizzatore potrebbe avvenire anche in condizioni di guida reali al termine dell'ultimo viaggio effettuato prima della prova, sicché anche il successivo viaggio reale verrebbe iniziato con un catalizzatore purificato, il che corrisponderebbe a un viaggio di prova dopo il Precon sul banco di prova. In questo caso, le condizioni sarebbero esattamente le stesse del ciclo di prova, perché in entrambe i casi si inizierebbe con un catalizzatore purificato.
- 11 Dal punto di vista giuridico, tuttavia, sarebbe decisivo il fatto che, ai sensi dell'articolo 2, punto 6, del regolamento di attuazione applicabile al caso di specie (in combinato disposto con l'allegato III, paragrafo 3.13, del medesimo regolamento di attuazione e con l'allegato 13, paragrafo 3, dell'UNECE), sarebbero previsti sia un sistema di rigenerazione a funzionamento periodico sia un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo; per quest'ultimo non sarebbe richiesto alcun procedimento di prova particolare. Queste disposizioni dimostrerebbero che l'implementazione di tali sistemi sarebbe lecita, e ciò varrebbe specificamente per una rigenerazione nell'ambito della preparazione del veicolo per il ciclo di prova, a condizione che durante la prova avvenga almeno una volta un'ulteriore rigenerazione. La rigenerazione nel Precon assicurerebbe che nel ciclo di prova non vengano registrati, oltre alle emissioni emesse durante questo processo, altri valori di NOx immagazzinati nel catalizzatore da un viaggio precedente, poiché ciò distorcerebbe i valori rilevati.
- 12 Il ricorso per cassazione («Revision») dei ricorrenti è diretto contro questa decisione e mira all'accoglimento della loro richiesta di condanna.
- 13 Nel suo controricorso per cassazione («Revisionsbeantwortung»), la resistente chiede la dichiarazione di inammissibilità dell'impugnazione della controparte o, in subordine, il rigetto nel merito.

Argomenti essenziali delle parti nel procedimento principale

- 14 I ricorrenti lamentano che sarebbero stati programmati due impianti di manipolazione, uno dipendente dalla temperatura e allo stesso tempo uno dipendente rispettivamente dal banco di prova o dalle condizioni reali di guida. A causa della manipolazione intenzionale dei rappresentanti della resistente, i ricorrenti sarebbero stati ingannati e per questo motivo avrebbero diritto a un risarcimento dei danni a titolo di restituzione in natura. La resistente dovrebbe altresì rispondere a titolo delittuoso per danno doloso fraudolento.
- 15 La resistente ha replicato che il motore in questione, di tipo EA 288, non sarebbe dotato di alcun dispositivo di manipolazione (vietato). La gamma di temperatura

della finestra termica sarebbe talmente ampia che il ricircolo dei gas di scarico in Austria funzionerebbe al 100%. Per ottenere valori di misurazione comparabili, il rilevamento della curva di guida nel Precon farebbe sì che la rigenerazione del catalizzatore ad accumulo di NOx, che altrimenti avverrebbe regolarmente ogni 5 km, avvenga durante il preconditionamento, in modo tale da rendere rappresentativo il ciclo di prova effettivo.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 16 Nel procedimento per cassazione ci si chiede se il Precon implementato con riconoscimento della curva di guida (programma di controllo per la rigenerazione del catalizzatore nel ciclo di preparazione) sia un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 3, punto 10, in combinato disposto con l'articolo 5 del regolamento (CE) n. 715/2007.
- 17 1.1 Con la prima questione ci si chiede se un sistema a rigenerazione continua (a differenza di un sistema a rigenerazione meramente periodica) sia in generale qualificabile come impianto di manipolazione. Infatti, la Corte Suprema muove dalla premessa che il Precon in questione sia un sistema a rigenerazione continua. In base agli accertamenti, sono soddisfatti sia i requisiti per un sistema di rigenerazione continua di cui all'articolo 2, punto 6, del regolamento di attuazione, sia quelli di cui all'allegato III, paragrafo 3.13.4 del medesimo regolamento di attuazione.
- 18 1.2 L'articolo 2, punto 6, del regolamento di attuazione (sostanzialmente identico al paragrafo 2.10., prima frase, UNECE) definisce il sistema di rigenerazione periodica. L'allegato III, paragrafo 3.13.4, del regolamento di attuazione si ricollega a tale disposizione; La prima frase corrisponde a tal proposito al paragrafo 2.10., seconda frase, dell'UNECE. La seconda frase (sostanzialmente identica al paragrafo 2.10, terza frase, UNECE) definisce il sistema di rigenerazione continua come un tipo particolare di sistema di rigenerazione periodica e dispone che, per un sistema di rigenerazione continua, non è richiesto alcun procedimento di prova particolare.
- 19 Occorre quindi distinguere tra un sistema di rigenerazione a funzionamento periodico e uno a funzionamento continuo. La particolarità di un sistema di rigenerazione continua è che la rigenerazione avviene almeno una volta durante un controllo di tipo 1, dopo che si è già verificata almeno una volta durante il ciclo di preparazione del veicolo.
- 20 La decisione di non richiedere un procedimento di prova particolare per un sistema di rigenerazione continua comporta l'inapplicabilità dell'allegato 13, paragrafo 3, dell'UNECE (in combinato disposto con l'allegato III, paragrafo 3.13.1, del regolamento di attuazione). Il procedimento di prova di cui all'allegato 13 UNECE, paragrafo 3, si applica quindi solo ai veicoli con un sistema di rigenerazione periodica, ma non ai veicoli con un sistema di rigenerazione continua. Questi collegamenti sono indubbiamente confermati dalle disposizioni

(sostanzialmente identiche) del paragrafo 2.20. UNECE. Nelle medesime viene esplicitamente enunciato che l'allegato 13 UNECE non si applica ai sistemi con rigenerazione continua. Per un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo, si applica dunque il procedimento di prova di cui all'allegato 4A UNECE. In questo caso, le misurazioni dei gas di scarico avvengono solo nel ciclo di prova effettivo. Per contro, per i sistemi di rigenerazione a funzionamento periodico sono previsti ulteriori cicli di prova (ciclo di preparazione; ciclo di rigenerazione).

- 21 1.3. A causa della finzione giuridica di cui all'allegato III, paragrafo 3.13.4., frase 2, del regolamento di attuazione, secondo cui la forma speciale descritta per un sistema di rigenerazione periodica è considerata un sistema continuo di rigenerazione, occorre presumere che per il funzionamento di prova (sul banco di prova) il sistema di rigenerazione sia continuamente in funzione (senza interruzioni). La gestione del processo di rigenerazione è dunque da trascurare ai fini della misurazione delle emissioni di scarico, e quindi, secondo la Corte Suprema, si deve presumere che il funzionamento (e la modalità di azione) del motore, rilevante ai fini della misurazione, sia costante (uniforme).
- 22 Se il funzionamento uniforme del motore vale per il funzionamento di prova a causa della finzione giuridica descritta, ciò deve valere anche per il funzionamento in condizioni reali di guida, poiché un confronto significativo con il funzionamento reale (con conseguenze legali negative in caso di modifiche rilevanti per le emissioni) è possibile solo se esistono le stesse condizioni iniziali per quanto riguarda il funzionamento del sistema di controllo delle emissioni. Per questo motivo, appare logico ipotizzare che un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo sia perennemente in funzione anche durante le condizioni reali di guida.
- 23 Ciò significherebbe che con un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo non viene attivato, modulato, ritardato o disattivato alcun elemento del sistema di controllo delle emissioni, riducendo così l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni nelle condizioni di guida reali. Seguendo questo approccio, un tale sistema di rigenerazione continua non costituirebbe un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007.
- 24 2.1 Le questioni sub 2 a) e b) riguardano l'esistenza di una giustificazione, quand'anche venga riconosciuta l'esistenza di un impianto di manipolazione.
- 25 2.2 L'articolo 5, paragrafo 2, lettera c) del regolamento (CE) n. 715/2007 prevede una causa di giustificazione esplicita se, nonostante l'impianto di manipolazione, le condizioni per la rispettiva procedura di prova sono sostanzialmente soddisfatte. L'allegato III, paragrafo 3.13.4. del regolamento di attuazione prevede espressamente l'uso di un Precon (programma di controllo per la rigenerazione del catalizzatore nel ciclo preparatorio) e dispone che, a determinate condizioni, presenti nel caso di specie, il sistema di rigenerazione vale come sistema di rigenerazione a funzionamento continuo, e di conseguenza va eseguita una prova

- di tipo 1. Dunque, le condizioni di prova in questione richiedono, per l'applicabilità di un determinato test di omologazione (tipo 1), una rigenerazione dell'impianto di riduzione delle emissioni (catalizzatore) almeno una volta durante il ciclo di preparazione. Se tale condizione è imposta nelle norme relative al procedimento di prova pertinente, allora deve essere soddisfatta anche la deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 715/2007.
- 26 2.3 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007, i componenti che influenzano le emissioni devono garantire che il veicolo sia conforme al regolamento (CE) n. 715/2007 anche nell'uso normale, e soprattutto che i valori limite siano rispettati. A tale riguardo, nella sentenza relativa alla causa C-693/18, CLCV, punto 99, la Corte di giustizia dell'Unione europea ha dichiarato che l'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 va interpretato nel senso che un software che modifica il livello delle emissioni dei veicoli in base alle condizioni di guida da esso individuate e garantisce il rispetto dei limiti di emissione solo quando tali condizioni corrispondono a quelle applicate nel corso delle procedure di omologazione costituisce un impianto di manipolazione, anche quando il miglioramento delle prestazioni del sistema di controllo delle emissioni possa essere assicurato, in maniera puntuale, anche in condizioni normali di utilizzazione del veicolo. Ciò significa, a contrario, che un impianto di manipolazione deve essere consentito se le emissioni misurate nel ciclo di prova sono, prevalentemente oppure nella maggior parte dei casi, riscontrabili anche in condizioni reali di guida.
- 27 Tale è il caso del Precon oggetto di valutazione. In base agli accertamenti, durante il ciclo di prova effettivo avviene una duplice rigenerazione, mentre in condizioni reali di guida, in termini puramente matematici - visti gli intervalli di rigenerazione di 5 km su una distanza di 11 km (paragonabile a quella del ciclo di prova) - la rigenerazione avviene 2,2 volte. In condizioni reali di guida, la rigenerazione può quindi avvenire anche tre volte, secondo un calcolo matematico in un caso su cinque. Muovendo da queste premesse, non si può assolutamente presumere che in condizioni reali di guida (rispetto al ciclo di prova) avvengano regolarmente rigenerazioni triplici. Tali rigenerazioni sono effettivamente possibili - a seconda dello stato di carica del catalizzatore - però le rigenerazioni duplici sono nettamente più frequenti, verificandosi nell'80% dei casi. Nella maggior parte dei casi, quindi, anche in condizioni reali di guida il catalizzatore viene rigenerato in modo tale che le condizioni sono identiche a quelle del ciclo di prova.
- 28 Secondo la Corte Suprema, se il funzionamento del dispositivo di riduzione delle emissioni (catalizzatore) in condizioni reali di guida corrisponde all'80% al funzionamento in prova, non si può affermare che la riduzione delle emissioni possa essere osservata solo selettivamente anche nel funzionamento reale.
- 29 **3.** La terza questione riguarda l'obiezione dei ricorrenti secondo cui il Precon non sarebbe un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo perché l'interruttore per impedire o consentire il processo di rigenerazione durante il ciclo

di preparazione verrebbe azionato per consentire la rigenerazione del catalizzatore e non solo per impedirla. Ciò sarebbe vietato dall'allegato 13, paragrafo 3, dell'UNECE (si veda anche il paragrafo 3.2.3.).

- 30 L'allegato 13 paragrafo 3 UNECE si applica a un sistema di rigenerazione a funzionamento periodico (con i procedimenti di prova particolari secondo l'allegato 13 UNECE), ma non a un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo (prova di tipo I secondo l'allegato 4A UNECE). Per un sistema di rigenerazione a funzionamento continuo, l'allegato III, paragrafo 3.13.4 del regolamento di attuazione (sostanzialmente identico al paragrafo 2.20, frase 3 UNECE) stabilisce espressamente che anche nel ciclo di preparazione il catalizzatore deve essere rigenerato almeno una volta. Il fatto che questa rigenerazione sia deliberatamente attivata e che il ciclo di prova effettivo inizi quindi con un catalizzatore vuoto è quindi prescritto e non dannoso.

DOCUMENTO DI LAVORO