

Causa C-668/23

**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98,
paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia**

Data di deposito:

13 novembre 2023

Giudice del rinvio:

Landgericht Ravensburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

27 ottobre 2023

Ricorrenti:

YH

JD

CN

XU

LO

Resistente:

Volkswagen AG

Oggetto del procedimento principale

Regolamento (CE) n. 715/2007 – Veicolo diesel – Ricircolo dei gas di scarico – Intervallo termico – Omologazione ipotetica – Risarcimento del danno – Calcolo

Oggetto e fondamento giuridico della domanda di pronuncia pregiudiziale

Interpretazione del diritto dell'Unione, articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

1. Se la domanda di risarcimento del danno presentata dall'acquirente del veicolo nei confronti del costruttore per negligenza nell'immissione in commercio di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, possa essere rigettata con la motivazione
 - a) che il costruttore avrebbe commesso un errore inevitabile sul precetto;
in caso affermativo:
 - b) che l'errore sul precetto sarebbe inevitabile per il costruttore, poiché l'autorità competente per l'omologazione CE o per le misure successive ha effettivamente autorizzato l'impianto di manipolazione installato;
in caso affermativo:
 - c) che l'errore sul precetto sarebbe inevitabile per il costruttore, poiché l'interpretazione giuridica dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, da parte del costruttore del veicolo sarebbe stata confermata, a fronte di una domanda corrispondente, dall'autorità competente per l'omologazione CE o per le misure successive (omologazione ipotetica).
2. Se il costruttore del veicolo che ha fornito un aggiornamento di un software sia tenuto a risarcire l'acquirente del veicolo qualora, al momento dell'acquisto del veicolo, sia presente un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, installato con l'aggiornamento del software e l'acquirente del veicolo subisca di conseguenza un danno.
3. Se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che, nell'ambito di una domanda di risarcimento nei confronti del costruttore del veicolo per negligenza nell'immissione in commercio di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007
 - a) l'acquirente del veicolo, nell'invocare il suo diritto al risarcimento *limitato*, sia tenuto a riconoscere un'indennità per il beneficio derivante dall'uso del veicolo, qualora tale beneficio, congiuntamente al valore residuo, superi il prezzo di acquisto corrisposto, al netto dell'importo del risarcimento.
 - b) il diritto dell'acquirente del veicolo al risarcimento *limitato* sia circoscritto a un massimo del 15% del prezzo d'acquisto corrisposto.

Disposizioni di diritto dell'Unione citate

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), in particolare, articolo 5, paragrafo 2

Disposizioni nazionali citate

Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco; in prosieguo: il «BGB»), in particolare, articoli 276, 823, 826

Regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, in prosieguo l'«EG-FGV»), in particolare, articoli 6 e 27

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 All'origine della presente domanda di pronuncia pregiudiziale sono cinque fattispecie diverse che, pur non essendo identiche, differiscono solo per alcune sfumature.
- 2 Primo procedimento: il veicolo VW Crafter 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel fabbricato dalla resistente. È pacifico che nel veicolo il ricircolo dei gas di scarico viene ridotto al di fuori di un cosiddetto intervallo termico, in funzione della diminuzione della temperatura esterna. La riduzione ha inizio a una temperatura inferiore a +15 °C; ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx (ossidi di azoto) durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico. Il ricorrente, che ha diritto alla detrazione dell'imposta a monte, ha acquistato il veicolo, con un chilometraggio di 145 726 km, al prezzo di EUR 9.242,86 netti.
- 3 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato in modo doloso e fraudolento poiché sul veicolo sarebbero presenti impianti di manipolazione vietati. Per quanto concerne il motore, il ricorrente afferma che si tratterebbe del tipo EA288. Egli chiede la corresponsione di un importo di EUR 6 868,91 (prezzo di acquisto, al netto di un'equa indennità d'uso) a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo. In subordine, egli chiede un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, pari ad almeno EUR 1 648,50 (pari al 15% del prezzo lordo di acquisto di EUR 10 999), oltre al costo di finanziamento di EUR 203,66, e di dichiarare inoltre che la resistente sia tenuta a risarcire al ricorrente i danni ad esso derivanti a causa delle manipolazioni dei gas di scarico.

- 4 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa sostiene che sul veicolo sarebbe installato un motore di tipo EA189, il quale tuttavia, a differenza degli altri motori di questo tipo, non sarebbe munito di «logica di commutazione attiva». La resistente ritiene che l'intervallo termico sia autorizzato, in quanto sarebbe necessario per il funzionamento del veicolo in condizioni di sicurezza. La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt [ufficio federale per la motorizzazione].
- 5 Secondo procedimento: il veicolo VW Sharan 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA189, fabbricato dalla resistente, dotato di un impianto di manipolazione vietato (rilevamento del banco di prova con «logica di commutazione»). Con provvedimenti di ingiunzione del 14 e del 15 ottobre 2015, il Kraftfahrtbundesamt ha ordinato alla resistente di rimuovere tale impianto di manipolazione vietato dai veicoli che aveva immesso in commercio. Il 10 aprile 2017 è stato installato sul veicolo un aggiornamento sviluppato dalla resistente e autorizzato dal Kraftfahrtbundesamt. Dopo l'aggiornamento, sul veicolo è presente un intervallo termico. La riduzione del ricircolo dei gas di scarico ha inizio a una temperatura inferiore a +15 °C; ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx (ossidi di azoto) durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico. Il ricorrente ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 59 600 km, al prezzo di EUR 23 950.
- 6 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli chiede la corresponsione di un importo di EUR 23 950 al netto di un'equa indennità d'uso, a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo. In subordine, egli chiede un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, in misura tra il 5% e il 15% del prezzo di acquisto.
- 7 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa ritiene che l'intervallo termico sia autorizzato e che sarebbe necessario per il funzionamento del veicolo in condizioni di sicurezza. La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt.
- 8 Terzo procedimento: il veicolo VW T6 Multivan 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA288, fabbricato dalla resistente. Il ricorrente ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di ca. 20 km, al prezzo di EUR 44 647. Sul veicolo è installato un intervallo termico. Ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico.
- 9 Il ricorrente ritiene di essere stato ingannato e danneggiato in modo fraudolento a causa della presenza di impianti di manipolazione vietati. Il ricorrente sostiene che sul veicolo sarebbe installato, in particolare, un sistema di rilevamento del banco di prova, che in sede di prova aumenterebbe la percentuale di ricircolo dei gas di

scarico finché il catalizzatore SCR raggiunge una temperatura di funzionamento di + 200°C. Egli chiede un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia pari o superiore al 15% del prezzo di acquisto e, in subordine, un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia compreso tra il 5% e il 15% del prezzo di acquisto.

- 10 La resistente chiede il rigetto del ricorso. Essa ritiene che l'intervallo termico sia autorizzato. Al riguardo, la resistente sostiene infine che il ricircolo dei gas di scarico verrebbe ridotto al di sotto di una temperatura ambiente «di circa +12°C». La resistente sostiene inoltre che, a differenza di taluni altri veicoli T6, nell'unità di controllo del motore del veicolo in questione non sarebbe mai stata presente una funzione di rilevamento del banco di prova; piuttosto, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico verrebbe ridotta quando la temperatura di funzionamento del catalizzatore SCR raggiunge +200 °C in tutte le condizioni di guida. Orbene, a partire da tale temperatura di funzionamento, il sistema SCR contribuirebbe in modo significativo alla riduzione di NOx, per cui i valori limite sarebbero comunque rispettati. La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt.
- 11 Quarto procedimento: il veicolo VW Golf 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA288, fabbricato dalla resistente. Sul veicolo è installato un sistema di rilevamento del banco di prova. La ricorrente ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 61 911 km, al prezzo di EUR 13 980.
- 12 La ricorrente ritiene di essere stata danneggiata in modo doloso e fraudolento. Essa ritiene che la funzione di rilevamento del banco di prova sia illecita e che sia inoltre presente un intervallo termico vietato. La ricorrente chiede la corresponsione di EUR 11 039,09 (prezzo di acquisto al netto dell'indennità d'uso di EUR 2 940,91) a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo e, in subordine, EUR 2 097 a titolo di risarcimento dei danni (pari al 15% del prezzo di acquisto).
- 13 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa ammette che il rilevamento del banco di prova sarebbe effettivamente utilizzato dal software affinché l'NSK si rigeneri completamente prima di un percorso di prova e si rigeneri in momenti precisi nell'ambito del NEDC. Ciò permetterebbe di concentrare il processo di misurazione sulle emissioni di Nox generate durante il NEDC. La resistente ritiene che il rilevamento del banco di prova sia autorizzato, in quanto la disattivazione non produrrebbe un effetto misurabile sulle emissioni e, in ogni caso, i valori di soglia per le emissioni non sarebbero superati. Essa ritiene che anche l'intervallo termico sia autorizzato. A questo proposito, la resistente afferma che il ricircolo dei gas di scarico sarebbe attivo al 100% tra -24 °C e +70 °C, grazie al sistema molto avanzato di ricircolo dei gas di scarico. La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt.

- 14 Quinto procedimento: il veicolo VW T5 Multivan 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA189, fabbricato dalla resistente. È pacifica la presenza di un intervallo termico. Al momento dell'immissione in commercio del veicolo e dell'acquisto da parte del ricorrente, la riduzione del ricircolo dei gas di scarico iniziava a +18 °C; ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico. Il ricorrente, che ha diritto alla detrazione dell'imposta a monte, ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 9 350 km, al prezzo (netto) di EUR 41 974,79.
- 15 Egli ritiene che l'intervallo termico sia vietato. Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli chiede la corresponsione di EUR 41.974,79, al netto di un'indennità d'uso da determinarsi, a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo e, in subordine, il pagamento di EUR 6 296,22 (pari al 15% del prezzo netto di acquisto).
- 16 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa solleva l'eccezione di prescrizione. La resistente ritiene che l'intervallo termico sia un impianto di manipolazione autorizzato, in quanto sarebbe necessario per il funzionamento del veicolo in condizioni di sicurezza. Essa invoca altresì il fatto che, a partire dal 17 ottobre 2022, sarebbe disponibile un aggiornamento software gratuito e su base volontaria, che consentirebbe di ampliare l'intervallo termico, con il risultato che dopo l'installazione del software il ricircolo dei gas di scarico si ridurrebbe solo a partire da una temperatura di +9,76°C. La resistente sostiene che, non installando tale aggiornamento, il ricorrente verrebbe meno al suo obbligo di riduzione del danno.
- 17 La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 18 Osservazioni introduttive: nel primo, secondo, terzo e quinto procedimento, è probabile che all'acquisto del veicolo fosse presente un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Nel quarto procedimento, il rilevamento del banco di prova costituisce un significativo indizio della presenza di un impianto di manipolazione vietato.
- 19 Nei veicoli di cui al primo, secondo, terzo e quinto procedimento, il ricircolo dei gas di scarico viene ridotto, al massimo, a partire da una temperatura ambiente di +12 °C e, secondo il giudice del rinvio, si è quindi in presenza di un intervallo termico vietato, che non ricade nemmeno nell'eccezione prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007.
- 20 Inoltre, in tali procedimenti manca verosimilmente anche l'ulteriore criterio previsto dall'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007, per cui un impianto di manipolazione non deve essere in funzione

per la maggior parte dell'anno, in quanto per i veicoli di cui ai tre procedimenti citati il ricircolo dei gas di scarico viene ridotto, al massimo, a partire da una temperatura ambiente di circa +12 °C. Le temperature medie annue in Germania, tuttavia, sono inferiori a circa +12 °C.

- 21 Nel quarto procedimento è controverso se l'intervallo termico e/o il rilevamento del banco di prova comportino un aumento delle emissioni in condizioni di guida normali. Pertanto, in tale procedimento non è dimostrata la presenza di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007, anche se il rilevamento del banco di prova deve essere considerato un indizio significativo in tal senso.
- 22 Ai fini di un diritto al risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 826 del BGB, l'autore del danno deve avere agito con intento doloso e oggettivamente fraudolento. Orbene, tale non sembrerebbe essere il caso nelle fattispecie di cui trattasi.
- 23 In tali casi, tuttavia, l'acquirente del veicolo può avere diritto a un risarcimento ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB. Secondo la recente giurisprudenza del Bundesgerichtshof [Corte federale di giustizia, in prosieguo il «BGH»], l'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, letto in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, tutela l'interesse dell'acquirente di un veicolo a non subire perdite patrimoniali in ragione di una violazione, da parte del costruttore, della normativa europea in materia di emissioni.
- 24 Una siffatta violazione da parte della resistente sussiste nel primo, secondo, terzo e quinto procedimento, sotto forma di un intervallo termico vietato, e nel quarto procedimento un significativo indizio in tal senso è costituito dal rilevamento del banco di prova.
- 25 Il diritto al risarcimento del danno presuppone inoltre che il costruttore del veicolo abbia agito quantomeno con negligenza con riferimento all'impianto di manipolazione. La colpa del costruttore del veicolo è presunta. Tuttavia, quest'ultimo può discolarsi identificando e dimostrando circostanze che, in via eccezionale, non fanno apparire il suo comportamento come negligente. In particolare, secondo la giurisprudenza del BGH, il costruttore può invocare un errore inevitabile sul precetto identificando e dimostrando specificamente l'errore sul precetto in quanto tale, nonché la sua inevitabilità. Su tale tema verte la prima questione pregiudiziale.
- 26 Nel secondo procedimento, il diritto al risarcimento del danno causato dall'impianto di manipolazione esistente al momento dell'immissione in commercio e dell'acquisto del veicolo (rilevamento del banco di prova con «logica di commutazione») è verosimilmente prescritto. Tuttavia, dopo l'installazione dell'aggiornamento fornito dalla resistente sotto forma di intervallo termico, sul

veicolo è presente un nuovo impianto di manipolazione vietato. Appare discutibile se il proprietario del veicolo goda del diritto al risarcimento del danno da parte del costruttore qualora subisca un danno da un impianto di manipolazione vietato, installato con un aggiornamento. Su tale punto verte la seconda questione pregiudiziale.

- 27 Conformemente alla giurisprudenza del BGH, il diritto al risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, letto in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, è basato sul cosiddetto risarcimento limitato, vale a dire il pagamento di una somma di denaro. Non può essere richiesto il rimborso del prezzo di acquisto a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo (cosiddetto risarcimento sostanziale). Inoltre, il BGH afferma che i benefici derivanti dall'uso del veicolo devono essere imputati se, congiuntamente al valore residuo, essi superano il prezzo di acquisto corrisposto, al netto dell'ammontare del risarcimento. La terza questione pregiudiziale verte su tale problematica.
- 28 Sulle questioni pregiudiziali nello specifico: le osservazioni del giudice del rinvio al riguardo corrispondono, in sostanza, a quelle relative alle questioni sollevate dalla domanda di pronuncia pregiudiziale C-666/23 (cfr. punti da 25 a 47 della sintesi della presente domanda di pronuncia pregiudiziale).