

Causa C-388/21

Domanda di pronuncia pregiudiziale

Data di deposito:

23 giugno 2021

Giudice del rinvio:

Landgericht Erfurt (Tribunale del Land, Erfurt, Germania)

Data della decisione di rinvio:

17 giugno 2021

Attore:

A

Convenuto:

B

Landgericht Erfurt (Tribunale del Land, Erfurt, Germania)
[OMISSIS]

Ordinanza

di rinvio pregiudiziale alla

Corte di giustizia dell'Unione europea

Nella causa

A _____
– ricorrente –

[OMISSIS]

contro

B _____
– resistente –

[OMISSIS]

avente ad oggetto: risarcimento dei danni derivanti dal «Dieselgate»

l’VIII Sezione civile del Landgericht Erfurt (Tribunale del Land, Erfurt)
[OMISSIS]

[OMISSIS]

ha così deciso:

I. Il procedimento è sospeso.

II. Vengono sottoposte alla Corte di giustizia dell’Unione europea ai sensi dell’articolo 267 TFUE le seguenti questioni d’interpretazione del diritto dell’Unione:

1. Se gli articoli 18, paragrafo 1, 26, paragrafo 1, 46 della direttiva 2007/46/CE, in combinato disposto con gli articoli 4, 5 e 13 del regolamento (CE) n. 715/2007, abbiano lo scopo di, e intendano, tutelare gli interessi dei singoli acquirenti di veicoli a motore e il loro patrimonio. Se sia parimenti tutelato l’interesse del singolo acquirente di un veicolo a non acquistare un veicolo non conforme alle prescrizioni del diritto dell’Unione e che sia, in particolare, dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell’articolo 5, paragrafo 2, del citato regolamento.

2. Se il diritto dell’Unione, in particolare il principio di effettività e i diritti fondamentali dell’Unione, nonché i diritti specifici della natura, conferisca all’acquirente di un veicolo un diritto al risarcimento basato sul diritto civile nei confronti del costruttore del veicolo per qualsiasi condotta illecita – colposa o dolosa – di quest’ultimo in rapporto all’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. Fatti e procedimento principale

La controversia principale è uno dei numerosi «casi del Dieselgate» nei quali sono stati richiesti risarcimenti di danni in tutta Europa nei confronti dei costruttori di veicoli o di motori dotati di un impianto di manipolazione vietato.

Nel luglio 2017 l’attore acquistava da un concessionario un’autovettura usata, modello Mercedes-Benz GLK 200 CDI, dotata di motore diesel, prodotto dalla convenuta del tipo OM 651, conforme alla norma Euro 5 sulle emissioni.

Con il proprio ricorso, l’attore chiede la condanna della convenuta al pagamento di EUR 8 457,47 e l’esonero dagli obblighi derivanti dal mutuo pari a EUR 15 528,32, contestualmente alla restituzione del veicolo.

Il veicolo è dotato di un controllo del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura, ossia detto ricircolo viene ridotto in caso di determinate temperature

ambiente (la cosiddetta finestra termica), con conseguente maggior emissione di NOx (ossido di azoto).

B. Normativa tedesca applicabile

Le disposizioni di diritto tedesco rilevanti ai fini della decisione recitano come segue:

Articolo 823 BGB [Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco)] Obbligo di risarcimento del danno

1. Chi dolosamente o colposamente lede illecitamente la vita, il corpo, la salute, la libertà, la proprietà o un qualsiasi altrui diritto, è obbligato nei confronti del soggetto leso al risarcimento del danno che ne deriva.

2. Lo stesso obbligo incombe su chi viola una legge che mira all'altrui tutela. Ove, in base al contenuto della legge, la violazione di quest'ultima sia possibile anche senza colpa, l'obbligo di risarcimento del danno sorge solo in caso di colpa.

Articolo 826 BGB Danno doloso contrario al buon costume

Chi in modo contrario al buon costume arreca dolosamente danno ad un altro, è obbligato verso l'altro al risarcimento del danno.

C. Rilevanza delle questioni pregiudiziali ai fini della decisione

La «finestra termica» del veicolo controverso costituisce, in base alla valutazione provvisoria di questo Collegio, un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007. L'utilizzazione di un impianto di manipolazione del genere solleva la questione se dal diritto dell'Unione – per effetto di tutela o direttamente – derivi un diritto dell'acquirente del veicolo, basato sul diritto civile, anche in caso di violazione del diritto dell'Unione imputabile alla mera negligenza del costruttore del veicolo. L'accoglimento del presente ricorso dipende dalla risposta a detta questione, in quanto potrebbe venir meno una responsabilità per danno doloso contrario al buon costume ai sensi dell'articolo 826 BGB. La Corte non si è ancora pronunciata su tale questione, e peraltro non si è in presenza di un acte clair.

1. Sulla prima questione pregiudiziale

La prima questione mira a stabilire se il diritto dell'Unione abbia lo scopo di, e intenda, tutelare il singolo acquirente di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato. In detta ipotesi, il diritto tedesco accorda, infatti, in forza

dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB, in sostanza, un diritto al risarcimento del danno.

Una responsabilità della convenuta per atto illecito potrebbe risultare dall'articolo 823, paragrafo 2, BGB in combinato disposto con l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46/CE e con gli articoli 4, 5 e 13 del regolamento (CE) n. 715/2007. Ciò postula che tali disposizioni – singolarmente o nel loro insieme – possano essere considerate una «legge di protezione».

I presupposti di una legge di protezione sono stati stabiliti dal Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania) nella sua domanda di pronuncia pregiudiziale riguardante il «caso delle protesi mammarie» [OMISSIS]:

«In base alla giurisprudenza consolidata del Bundesgerichtshof, una disposizione deve essere considerata come legge di protezione ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, BGB, quando – in base al suo obiettivo e al suo contenuto – è diretta quantomeno anche a tutelare le persone o alcune tipologie di persone rispetto alla lesione di un determinato bene giuridico. A tal fine, non rileva l'effetto della legge ma il suo contenuto e il suo obiettivo ed altresì la circostanza se il legislatore, in sede di emanazione della legge, abbia voluto, o quantomeno anche inteso, prevedere, a favore delle persone o di determinate tipologie di persone, una tutela giuridica come quella azionata di fronte alla pretesa violazione. È sufficiente che la disposizione sia intesa a proteggere anche l'interesse controverso della persona, quand'anche sia diretta in prima battuta a tutelare gli interessi della collettività. D'altra parte, l'ambito di applicazione della legge di protezione non può essere privo di limiti. Non è quindi sufficiente che la tutela individuale possa conseguire al rispetto della norma come suo riflesso di fatto; essa deve invece rientrare nell'ambito dei compiti della disposizione. Inoltre, la creazione di un diritto individuale al risarcimento del danno deve essere opportuna e sostenibile alla luce del sistema complessivo della normativa in materia di responsabilità, fermo restando che occorre verificare, nell'ambito di una valutazione complessiva del contesto normativo in cui la norma si colloca, se potesse rientrare nelle intenzioni del legislatore quella di collegare alla violazione dell'interesse protetto una responsabilità extracontrattuale in capo a chi la commette, con tutti gli alleggerimenti dell'onere probatorio che ne derivano a favore del danneggiato».

Nel presente contesto si pone pertanto la questione se il diritto dell'Unione nel suo insieme, anzitutto gli articoli 18, paragrafo 1, e 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE nonché l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, oltre alla tutela di interessi generali, debbano proteggere anche il singolo acquirente dall'acquisto di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione, e che sia, in particolare, dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento medesimo.

2. Sulla seconda questione pregiudiziale

Si pone inoltre la questione se dal diritto dell'Unione – a prescindere dal carattere di legge di protezione – derivi un diritto dell'acquirente del veicolo al risarcimento del danno. A favore di una risposta in senso affermativo potrebbe deporre il principio di effettività unitamente ai diritti fondamentali dell'Unione e ai diritti specifici della natura.

a) Il **principio di effettività** sancito dal diritto dell'Unione impone che gli obiettivi perseguiti da tale diritto non siano compromessi o resi eccessivamente difficili.

Gli scopi e gli obiettivi perseguiti dalla normativa europea in materia di immatricolazione e di emissioni raggiungono un effetto utile solo quando vengano irrogate sanzioni per le violazioni commesse e siano prevenute le future violazioni (v. pure articolo 46 della direttiva 2007/46/CE). Occorre una sanzione effettiva e dissuasiva, al fine di assicurare gli obiettivi di un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente, efficienza energetica e protezione contro gli usi non autorizzati. I giudici nazionali devono tenerne conto (v. sentenza della Corte del 3 ottobre 2013, C-32/12, ECLI:EU:C:2013:637).

Sia l'irrogazione della sanzione sia l'efficacia preventiva sembrano però oggetto di discussione in Germania. Viene sostenuto che l'ordinamento tedesco non predisporrebbe sanzioni adeguate; in esso non sarebbero contemplate norme sanzionatorie conformi ai requisiti del diritto dell'Unione. Manca un diritto penale societario.

In base al principio di effettività potrebbe pertanto essere necessario, a titolo compensativo, sanzionare ogni condotta colpevole (colposa o dolosa) dei costruttori di veicoli riguardo alla presenza di un impianto di manipolazione, in modo tale da consentire all'acquirente di esercitare un diritto al risarcimento del danno da atto illecito nei confronti del costruttore.

b) Anche i **diritti fondamentali dell'Unione**, al pari del principio di effettività, potrebbero costituire il fondamento di un diritto al risarcimento del danno autenticamente europeo.

La Carta dei diritti fondamentali – quale *strumento vivente* – può trovare applicazione nel caso in esame, nel senso che essa vincola e obbliga l'Unione europea e i suoi Stati membri (articolo 51, paragrafo 1, della Carta). L'applicabilità del diritto dell'Unione – nel caso di specie della normativa in materia di immatricolazione di veicoli a motore – implica ed è connessa, infatti, con quella dei diritti fondamentali garantiti dalla Carta (sentenza della Corte del 26 gennaio 2013, C-617/10, ECLI:EU:C:2013:105, punto 21).

Sotto il profilo sostanziale risultano rilevanti, in primo luogo, il diritto alla vita (articolo 2, paragrafo 1, della Carta) e il diritto all'integrità fisica e psichica (articolo 3, paragrafo 1, della Carta) quale «diritto dell'uomo all'ambiente». Tali

diritti fondamentali, in virtù della loro stretta relazione con la dignità umana di cui all'articolo 1 della Carta, producono immediatamente effetti verso i terzi oppure un effetto orizzontale [OMISSIS]. Essi invocano pertanto un'efficacia imperativa tra privati in una controversia civile (v. sentenza della Corte del 17 aprile 2018, C-414/16, ECLI:EU:C:2018:257, punti 76 e segg.). Ciò vale soprattutto per i grandi operatori del mercato, analoghi agli Stati. Vi si aggiungono i principi della protezione della salute di cui all'articolo 35 della Carta, della tutela dell'ambiente sancito dal successivo articolo 37 e della protezione dei consumatori, enunciato dal seguente articolo 38, che contengono obblighi di ottimizzazione.

Tutti i diritti fondamentali e i principi menzionati comportano ampi obblighi di protezione (v. pure sentenza del Gerechtshof Den Haag [Corte d'appello dell'Aia, Paesi Bassi] del 9 ottobre 2018, 200178.245/01 – «Urgenda»). In definitiva, si tratta, in sostanza, dell'efficacia dei diritti fondamentali dell'Unione e della loro effettiva applicazione. Conformemente all'articolo 51, paragrafo 1, seconda frase, della Carta, l'Unione e gli Stati membri devono promuovere i diritti fondamentali e i principi sanciti dalla Carta. Tale esplicito obbligo di promozione mira ad una piena attuazione dei diritti fondamentali e ad un'*ottimizzazione* della loro tutela.

c) I **diritti specifici della natura** possono corroborare la tutela nei casi del Dieselgate [OMISSIS]. Gli ossidi di azoto sono fortemente inquinanti (v. anche sentenza della Corte del 3 giugno 2021, C-635/18, ECLI:EU:C:2021:437, nonché conclusioni dell'avvocato generale Bobek del 10 giugno 2021, C-177/19, ECLI:EU:C:2021:476). L'emissione di ossidi di azoto altamente inquinanti in una misura maggiore di quella consentita viola i diritti della natura, quale ad esempio il suo diritto all'integrità derivante dall'applicazione analogica dell'articolo 3 della Carta.

Tali diritti della natura possono essere desunti tanto dalla Carta quanto dal sistema dei Trattati europei, ad esempio in via analogica. Nella nozione aperta di «persona» più volte impiegata nella Carta ricadono anche la natura o singoli ecosistemi [OMISSIS]. Sarebbe contraddittorio, del resto, riconoscere la soggettività giuridica all'intelligenza artificiale, come si intende fare a livello dell'Unione, ma non agli ecosistemi.

Il riconoscimento di diritti specifici della natura tramite l'interpretazione e l'applicazione della normativa vigente è necessario in ragione dell'*importanza e urgenza* delle sfide ambientali. Il diritto dell'Unione europea è aperto in tale direzione [OMISSIS].

Sussiste tuttavia un fondamentale contrasto di valori: gli interessi del capitale e del patrimonio sono legalmente definiti e garantiti da secoli [OMISSIS], di recente le criptovalute, mentre gli interessi ambientali, di solito, sono stati trascurati. Il valore intrinseco della natura e dell'ambiente e il loro valore per gli esseri umani – *conditio sine qua non* per l'esercizio di tutti i diritti dell'uomo – continuano a non essere presi in considerazione.

Il riconoscimento dei diritti della natura è in linea con una tendenza globale [OMISSIS].

Le costituzioni e i giudici nel Global South, ad esempio in Ecuador o Colombia, rappresentano dei punti di riferimento. In tal senso, la Corte costituzionale della Colombia ha accordato personalità giuridica ad un fiume, il Rio Atrato, e al territorio dell'Amazzonia colombiana. In numerosi altri ordinamenti giuridici si riscontrano sviluppi analoghi. Ciò vale per la Nuova Zelanda o, da ultimo, per la Svizzera e la Svezia (v. pure la pronuncia del Bundesgericht svizzero [Corte federale di giustizia, Svizzera] sui diritti fondamentali dei primati, sentenza del 16 settembre 2020, 1C_105/2019).

L'ordinamento giuridico dell'Unione è inoltre permeabile alle influenze internazionali. La clausola dinamica di apertura contemplata nell'articolo 53 della Carta consente di recepire la descritta evoluzione normativa globale [OMISSIS].

La garanzia della dignità umana sancita dalla Carta depone peraltro a favore del riconoscimento di diritti della natura. Dalla dignità umana consacrata dall'articolo 1 della Carta e dalla responsabilità nei confronti della comunità umana e delle generazioni future postulata dal preambolo discende, infatti, la necessità di rendere possibile anche alle generazioni future, tramite il riconoscimento dei diritti della natura, una vita libera, autonoma e dignitosa.

Ciò è funzionale non solo alla continua salvaguardia intergenerazionale della libertà, ma anche all'idea di uguaglianza radicata nella Carta, corrispondendo al dovere di solidarietà di cui è permeata l'intera Carta. Dai diritti fondamentali dell'Unione – dal diritto alla vita fino al diritto di proprietà – e dal loro carattere di protezione discende l'obbligo di riconoscere i diritti della natura.

Inoltre, viene fatto riferimento ad analoghi rinvii pregiudiziali relativi al «Dieselgate», come quello proposto dal Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg, Germania) [OMISSIS].

[OMISSIS] [Legittimazione al rinvio in base al diritto nazionale]

Persistono i dubbi sull'indipendenza della giustizia tedesca formulati nel precedente rinvio pregiudiziale del 15 giugno 2020 (C-276/20).

[OMISSIS]