

Causa C-178/21**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98,
paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

22 marzo 2021

Giudice del rinvio:Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg,
Germania)**Data della decisione di rinvio:**

9 marzo 2021

Ricorrenti:

GL

DV

UK

Resistenti:

Volkswagen AG

Audi AG

Audi AG

Oggetto del procedimento principale

Impianti di manipolazione nei veicoli diesel – Risarcimento del danno –
Detrazione del beneficio derivato dall'uso effettivo del veicolo a motore –
Legittimazione al rinvio pregiudiziale di un giudice monocratico

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Interpretazione del diritto dell'Unione, articolo 267 TFUE

Questioni pregiudiziali

1. Se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, l'articolo 46 della direttiva 2007/46/CE in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 siano parimenti volti a tutelare gli interessi dei singoli acquirenti di veicoli a motore.

In caso di risposta affermativa:

2. Se sia parimenti ricompreso l'interesse del singolo acquirente di un veicolo a non acquistare un veicolo non conforme alle prescrizioni di diritto dell'Unione e che sia, in particolare, dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Indipendentemente dalla risposta alle questioni pregiudiziali 1 e 2:

3. Se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che un acquirente, il quale abbia involontariamente acquistato un veicolo immesso in commercio dal costruttore munito di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, possa far valere nei confronti del costruttore del veicolo il proprio diritto al risarcimento del danno da illecito civile, in particolare anche alla restituzione del prezzo d'acquisto corrisposto per il veicolo contestualmente alla consegna e al trasferimento del veicolo stesso solo eccezionalmente nel caso in cui il costruttore abbia agito in modo doloso e fraudolento.

In caso di risposta affermativa:

4. Se il diritto dell'Unione esiga la sussistenza di un diritto dell'acquirente di un veicolo al risarcimento per illecito civile nei confronti del costruttore del veicolo per qualsiasi attività illecita (colposa o dolosa) di quest'ultimo riguardante l'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.

Indipendentemente dalla risposta alle questioni pregiudiziali da 1 a 4:

5. Se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che l'acquirente del veicolo sia tenuto, in base alla normativa nazionale, a riconoscere un'indennità per l'uso effettivo del veicolo in caso di restituzione, da parte del costruttore, del prezzo di acquisto di un veicolo immesso in commercio con un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 previ consegna e trasferimento del veicolo stesso

In caso di risposta negativa:

6. Se sia incompatibile con il diritto dell'Unione il fatto che tale beneficio derivato dall'uso venga calcolato sulla base del prezzo totale, senza operare alcuna detrazione in ragione della diminuzione di valore del veicolo determinata dalla presenza di un impianto illecito di manipolazione e/o in considerazione dell'uso non intenzionale da parte dell'acquirente di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione.

Indipendentemente dalla risposta alle questioni pregiudiziali da 1 a 6:

7. Se l'articolo 348, paragrafo 3, punto 2, della ZPO debba essere disapplicato nella parte relativa all'emanazione di decisioni di rinvio pregiudiziale ex articolo 267, paragrafo 2, TFUE, ove risulti incompatibile con il potere di rinvio dei giudici nazionali previsto da quest'ultima disposizione.

Disposizioni pertinenti di diritto dell'Unione

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), in particolare articolo 18, paragrafo 1, articolo 26, paragrafo 1, e articolo 46

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 pertinenti

Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco; in prosieguo: il «BGB»), in particolare articolo 823, paragrafo 2 (Obbligo di risarcimento del danno in caso di violazione di una legge avente come scopo la tutela di un terzo) e articolo 826 (Obbligo di risarcimento del danno in caso di danno doloso fraudolento)

Zivilprozessordnung (codice di procedura civile tedesca; in prosieguo: la «ZPO»), in particolare articoli 348 e 348a (Competenza del giudice monocratico)

Grundgesetz (Costituzione tedesca; in prosieguo: il «GG»), in particolare articolo 101, paragrafo 1, seconda frase (Diritto ad un giudice precostituito per legge)

Breve esposizione dei fatti e del procedimento

- 1 Alla base della presente domanda di pronuncia pregiudiziale si trovano tre distinte fattispecie.

- 2 Nel primo caso, in data 16 settembre 2016, il ricorrente acquistava presso una concessionaria un'autovettura usata al prezzo di EUR 31 800. Si trattava di un'Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line, dotata di un motore diesel EA189 della classe EU5, prodotto dalla resistente. Il veicolo era munito di un software in grado di riconoscere l'effettuazione del nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) sul banco di prova e di avviare dunque il ricircolo dei gas di scarico in una modalità a bassa emissione di ossido di azoto, che però, al di fuori del banco di prova, mutava in una modalità ad emissioni più elevate, superiori ai valori limite stabiliti dallo standard EU5.
- 3 In data 15 ottobre 2015, l'amministrazione tedesca competente intimava alla resistente di rimuovere il suddetto software. Il 25 novembre 2015, la resistente comunicava al pubblico l'effettuazione di aggiornamenti grazie ai quali il software contestato sarebbe stato rimosso dai rispettivi veicoli dotati di motori EA189. L'aggiornamento veniva autorizzato dall'autorità competente e quindi installato nel veicolo in data 12 luglio 2016, vale a dire ancor prima dell'acquisto del veicolo da parte del ricorrente.
- 4 È pacifico che nel veicolo, nello stato conseguente all'aggiornamento, sia presente una cosiddetta finestra termica (riduzione del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura ambiente) con conseguente maggior emissione di NOx (ossido di azoto). Secondo il ricorrente, la riduzione del ricircolo dei gas di scarico si attiverebbe a partire dalla temperatura di 20°C, mentre la resistente non indica alcuno specifico livello di temperatura.
- 5 In data 17 luglio 2019 il ricorrente vendeva il veicolo al prezzo di EUR 19 500. La domanda del ricorrente è volta al riconoscimento del risarcimento dei danni pari a EUR 8 172,51, conseguente all'inganno dolosamente e fraudolentemente attuato dalla resistente. Detto importo risulta dal calcolo della differenza tra prezzo di acquisto e prezzo di vendita (EUR 31 800 – EUR 19 500 = EUR 12 300), detratta l'indennità per l'uso di EUR 4 127,49 per i 31 086 km percorsi dal ricorrente.
- 6 La resistente chiede il rigetto del ricorso, sostenendo, in primo luogo, che la finestra termica sarebbe giustificata dalla necessità di proteggere il motore e di garantire un funzionamento sicuro dei veicoli e, in subordine, che la creazione di una finestra termica non potrebbe essere considerata quale atto fraudolento. Inoltre, secondo la resistente, il ricorrente non potrebbe vantare alcun diritto, per il solo fatto della rivendita, al risarcimento del danno, non essendo stato costretto a ridurre il prezzo di vendita al momento della cessione del veicolo per effetto della presenza dell'impianto di manipolazione. La resistente eccepisce, inoltre, l'intervenuta prescrizione.
- 7 Anche nel secondo caso, il veicolo in questione, un'Audi Q7 Quattro S-Line Diesel, della classe EU5, era munito di una cosiddetta finestra termica, con conseguente maggior emissione di ossido di azoto. Con contratto del 3 marzo 2017, il ricorrente acquistava presso una concessionaria il veicolo con un chilometraggio di 108 781 km al prezzo netto di EUR 30 150,42.

- 8 Il ricorrente sostiene che il veicolo sarebbe stato immesso in commercio munito di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, prima frase, del regolamento n. 715/2007 e la resistente l'avrebbe ingannato in modo doloso e fraudolento, arrecandogli un danno. Egli chiede, pertanto, il risarcimento del danno in misura corrispondente al prezzo netto di acquisto pari a EUR 30 150,42, previa detrazione di un'indennità per l'uso del veicolo rimessa alla discrezionalità del giudice, ma non oltre EUR 9 798,01, contestualmente alla consegna e al trasferimento del veicolo.
- 9 La resistente chiede il rigetto del ricorso. La riduzione del ricircolo dei gas di scarico in caso di temperature più basse sarebbe stata conforme allo stato della tecnica vigente al momento dell'immissione in commercio e si giustificerebbe con la necessità di proteggere il motore. In subordine, la resistente afferma la liceità della propria condotta, non avendo in ogni caso consapevolmente ingannato il ricorrente, in considerazione dell'ambiguità della normativa sulla disposizione derogatoria di cui all'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Inoltre, il ricorrente non avrebbe subito alcun danno, in quanto il veicolo sarebbe stato sempre pienamente funzionante e non si sarebbe manifestata una diminuzione di valore.
- 10 Nel terzo caso, si tratta parimenti di un veicolo dotato di un motore diesel della classe EU5 (Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic) e di una finestra termica. In data 8 dicembre 2015, il ricorrente acquistava il veicolo con un chilometraggio di 109 460 km per il prezzo di EUR 24 580.
- 11 Il ricorrente ritiene che la resistente l'avrebbe ingannato dolosamente e fraudolentemente, arrecandogli un danno in conseguenza dell'immissione in commercio del veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato e chiede pertanto un risarcimento dei danni corrispondente al prezzo lordo di vendita di EUR 24 580, previa detrazione di un'indennità per l'uso del veicolo risultante dalle seguente formula: $75\% \times \text{prezzo di vendita} \times (\text{chilometri percorsi al momento dell'udienza, detratto il chilometraggio al momento dell'acquisto}) : (\text{chilometraggio complessivo a discrezione del giudice, detratto il chilometraggio al momento dell'acquisto})$ contestualmente alla consegna e al trasferimento del veicolo. Egli sostiene che l'indennità d'uso è determinata in base al 75% del prezzo di vendita, in quanto quest'ultimo, a causa della presenza dell'impianto di manipolazione, sarebbe stato eccessivo.
- 12 La resistente chiede il rigetto del ricorso, negando l'esistenza delle condizioni di una richiesta di risarcimento del danno deducendo gli stessi argomenti fatti valere nel secondo procedimento. Quanto al beneficio derivato dall'uso, essa ritiene che debba essere calcolata sulla base del prezzo lordo di vendita.

Breve esposizione della motivazione del rinvio pregiudiziale

- 13 Sulle questioni da 1 a 4: le osservazioni del Giudice del rinvio relative alle questioni da 1 a 4 sono sostanzialmente corrispondenti a quelle formulate con riguardo alle questioni da 1 a 4 della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21 (v. in tal senso punti da 12 a 24 della sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21).
- 14 Ad avviso del Giudice remittente, in caso di risposta affermativa alle questioni 1 e 2 e/o 3 e 4, è possibile riconoscere un diritto del rispettivo ricorrente al risarcimento dei danni nei confronti del rispettivo resistente in forza dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB. È molto probabile che sussista un diritto del genere nei procedimenti in corso.
- 15 In via integrativa, il Giudice a quo ritiene sussistente la colpa della resistente, trovando applicazione a tal fine un criterio oggettivo di diligenza e sorgendo di conseguenza l'obbligo di verificare la legislazione vigente. Il soggetto obbligato sopporta, in linea di principio, il rischio dell'erronea identificazione della normativa. I rispettivi resistenti dovrebbero, infatti, prendere in considerazione la possibilità che la loro interpretazione *sub specie iuris* della finestra termica non sia corretta. Secondo la giurisprudenza un debitore agisce, di norma, con negligenza non appena si avvicina, in maniera riconoscibile, ad un'area di confine del giuridicamente lecito, nella quale deve tener conto di valutazioni della liceità giuridica del comportamento in questione che si discostano dalla propria opinione. Il debitore non può addossare al creditore il rischio di una normativa ambigua. Pertanto, occorre riconoscere la sussistenza di un comportamento negligente anche nel caso in cui le autorità competenti abbiano rilasciato l'omologazione del modello di un veicolo oppure abbiano autorizzato un aggiornamento e, in un secondo momento, emerga che non ne ricorrevano i presupposti normativi.
- 16 Sulle questioni 5 e 6: Ove venga riconosciuta la responsabilità della resistente quanto all'an, si pone, nel secondo e nel terzo caso, la questione di accertare se e, in caso affermativo, in qual misura debba essere detratto dalla richiesta di risarcimento danni il beneficio derivato dall'uso a vantaggio del rispettivo ricorrente. Le osservazioni relative alle questioni 5 e 6 sono corrispondenti a quelle formulate con riguardo alle questioni 5 e 6 della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21 (v. in tal senso punti da 25 a 28 della sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21).
- 17 In caso di risposta affermativa alla questione 5, i ricorrenti nel secondo e nel terzo caso non dovrebbero far detrarre alcun beneficio derivato dall'uso. In caso di risposta affermativa alla questione 6, una diminuzione di valore dei veicoli dovuta alla presenza di un impianto di manipolazione dovrebbe essere specificata o stimata e sottratta al valore della vendita. Il beneficio derivato dall'uso per i chilometri percorsi da portare in detrazione dovrebbe quindi essere determinato in base a detto valore.

- 18 Sulla questione 7: Tale questione riguarda, al pari del quesito 7 della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21, la legittimazione di un giudice monocratico al rinvio pregiudiziale di questioni alla Corte (v. a tal riguardo anche punti da 30 a 36 della sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21).
- 19 Il Giudice del rinvio rileva che il giudice monocratico dotato di competenza originaria nella fattispecie in esame, in forza dell'articolo 348, paragrafo 3, punto 2, della ZPO, è tenuto, in caso di importanza fondamentale della causa, a rimettere la controversia al Collegio ai fini di una pronuncia sull'assunzione della causa. Nella giurisprudenza e nella dottrina giuridica nazionali domina la tesi secondo la quale si è al cospetto di una causa di importanza fondamentale nel caso in cui possa procedersi ad un rinvio pregiudiziale alla Corte ai sensi dell'articolo 267 TFUE. Il giudice monocratico non ha al riguardo alcun potere discrezionale. La giurisprudenza e la dottrina considerano la violazione dell'articolo 348, paragrafo 3, della ZPO come una violazione del principio costituzionale del giudice precostituito per legge in forza dell'articolo 101, paragrafo 1, seconda frase, del GG. Ove venga seguito detto orientamento, risulterebbe che il giudice monocratico nella presente fattispecie non si sia pronunciato nella qualità di giudice precostituito per legge.
- 20 Sulla base del contrario assunto che, ai sensi della normativa di diritto dell'Unione, sussiste certamente una legittimazione al rinvio pregiudiziale del giudice monocratico competente, il Giudice del rinvio ritiene necessario che la Corte dichiari il primato di applicazione dell'articolo 267, paragrafo 2, TFUE rispetto all'articolo 348, paragrafo 3, seconda frase, della ZPO.
- 21 Infatti, la questione pregiudiziale è importante altresì per molti altri procedimenti pendenti dinanzi a giudici monocratici, nei quali i proprietari di autoveicoli chiedono al costruttore il risarcimento dei danni derivanti alla presenza di un impianto di manipolazione. Qualora, in tali casi, il giudice monocratico dovesse sempre rimettere i procedimenti al Collegio, in forza dell'articolo 348, paragrafo 3, seconda frase, della ZPO ai fini della pronuncia sull'assunzione, prima di poter presentare una domanda di pronuncia pregiudiziale, non si giungerebbe probabilmente mai ad un rinvio alla Corte, in quanto il Collegio potrebbe soprassedere al rinvio per ragioni di opportunità. Il Collegio potrebbe, ad esempio, astenersi dal rinvio in base al rilievo che, in forza dell'articolo 267, paragrafo 3, TFUE, sia tenuto al rinvio pregiudiziale, in ultima analisi, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania).
- 22 In conclusione, il Giudice del rinvio rileva che tutte le questioni sollevate corrispondono quasi letteralmente alle questioni poste nella domanda di pronuncia pregiudiziale C-100/21. Inoltre, la questione 1 della domanda di pronuncia pregiudiziale C-276/20 coincide in parte con le questioni 5 e 6 della presente domanda di pronuncia pregiudiziale, cosicché potrebbe essere presa in considerazione l'eventualità di una riunione e di una decisione congiunta dei procedimenti. Le domande di pronuncia pregiudiziale C-663/19 e C-138/20,

aventi ad oggetto questioni pregiudiziali simili, sono state cancellate dal registro della Corte per non luogo a procedere.

DOCUMENTO DI LAVORO