

Causa C-666/23

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

Data di deposito:

9 novembre 2023

Giudice del rinvio:

Landgericht Ravensburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

27 ottobre 2023

Ricorrenti:

EL

CM

BT

JF

DS

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 del software sia tenuto a risarcire il proprietario del veicolo qualora quest'ultimo subisca un danno a causa di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, installato con l'aggiornamento del software.

3. Se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che, nell'ambito di una domanda risarcitoria nei confronti del costruttore del veicolo per negligenza nell'immissione in commercio di un veicolo munito 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 e 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: l'autoveicolo VW T6 Multivan Comfortline 2.0 TDI è stato immesso in commercio dalla resistente, con un motore diesel del tipo EA288. 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. 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 il veicolo dalla resistente per EUR 45 944,39. Egli ha corrisposto un importo pari a EUR 15 000, finanziando il resto mediante credito. Nel frattempo ha venduto l'autoveicolo.
- 3 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato in modo doloso e fraudolento. Egli considera l'intervallo termico un impianto di manipolazione vietato e sostiene che la riduzione del ricircolo dei gas di scarico inizierebbe ad una temperatura di + 20°C. Il ricorrente chiede la corresponsione di EUR 8 709,30 (il prezzo di acquisto di EUR 45 944,39, al netto dell'indennità d'uso di EUR 10 245,60 per una percorrenza 66 900 km, e del ricavato della vendita pari a EUR 31 000, oltre al costo del finanziamento di EUR 4 010,51) e, in subordine, il pagamento di EUR 6 891,66 (pari al 15 % del prezzo di acquisto).
- 4 La resistente chiede il rigetto del ricorso. Essa solleva un'eccezione di prescrizione con riferimento alle rivendicazioni contrattuali. Per quanto riguarda l'intervallo termico, la resistente sostiene che il ricircolo dei gas di scarico si ridurrebbe

gradualmente a partire da una temperatura ambiente di circa +12°C. Essa 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.

- 5 Secondo procedimento: il 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 9 350 km, al prezzo di EUR 49 950. È pacifico che al momento dell'acquisto del veicolo da parte del ricorrente fosse presente un sistema di rilevamento del banco di prova, il quale è tuttavia stato rimosso il 10 ottobre 2017 mediante un aggiornamento del software. È inoltre indiscusso che era (ed è) presente un intervallo termico, ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico.
- 6 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato in modo doloso e fraudolento a causa della presenza di impianti di manipolazione vietati. Egli chiede la corresponsione di un importo di EUR 8 938 (pari al 20% del prezzo lordo di acquisto) e, in subordine, un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia tuttavia pari o superiore a EUR 6 703,50 (vale a dire il 15 % del prezzo di acquisto).
- 7 La resistente ammette che la funzione di rilevamento del banco di prova originariamente installata sarebbe stata utilizzata dal software per ridurre la percentuale di ricircolo dei gas di scarico al di fuori dei limiti del NEDC [nuovo ciclo di guida europeo] al raggiungimento di una temperatura di funzionamento di 200°C. Orbene, a partire da tale temperatura di funzionamento, il sistema SCR [Selective Catalytic Reduction] contribuirebbe in modo significativo alla riduzione di NOx, per cui i valori limite sarebbero comunque rispettati. Con riferimento all'intervallo termico, la resistente sostiene che la riduzione avverrebbe al di sotto di una temperatura ambiente «di circa +12°C». Essa 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.
- 8 Terzo procedimento: la fattispecie del terzo procedimento corrisponde essenzialmente a quella del secondo procedimento.
- 9 Quarto procedimento: il veicolo VW Golf 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA288, fabbricato dalla resistente. È pacifico che il veicolo fosse dotato di un sistema di rilevamento del banco di prova. La ricorrente, ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 107 000 km al prezzo di EUR 10 000.

- 10 La ricorrente sostiene di essere stata danneggiata dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Essa ritiene che il principio di funzionamento del rilevamento del banco di prova sia illecito e che sia inoltre presente un intervallo termico vietato. La ricorrente chiede la corresponsione di EUR 9 258,60 (prezzo di acquisto di EUR 10 000, al netto dell'indennità d'uso di EUR 741,40 per 14 309 km percorsi al momento della proposizione del ricorso) a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo e, in subordine, EUR 1 500 a titolo di risarcimento dei danni.
- 11 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 (= catalizzatore ad accumulo di NOx) si rigeneri completamente prima di un percorso di prova e si rigeneri in momenti precisi nell'ambito del NEDC. Inoltre, la temperatura del NSK aumenterebbe nel NEDC immediatamente prima della prima rigenerazione dell'NSK. Tutto ciò non avrebbe, tuttavia, un effetto misurabile sulle emissioni di NOx. Anche se tali emissioni aumentassero in assenza di tali funzioni, i valori limite non sarebbero superati. La resistente ritiene che l'intervallo termico sia autorizzato. A questo proposito, essa sostiene 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.
- 12 Quinto procedimento: il veicolo VW Sharan 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA189, fabbricato dalla resistente. Il motore era 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. La ricorrente, ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 14 915 km al prezzo di EUR 32 000. Il 7 marzo 2017 è stato installato sul veicolo un aggiornamento del software sviluppato dalla resistente e autorizzato dal Kraftfahrtbundesamt. Con l'aggiornamento, nel veicolo è stato installato un intervallo termico, che comporta un aumento delle emissioni di NOx durante il funzionamento del veicolo al di fuori di tale intervallo.
- 13 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli chiede un risarcimento del danno di importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia tuttavia pari o superiore a EUR 4 800 (vale a dire il 15 % del prezzo di acquisto) e inoltre di dichiarare che la resistente sia tenuta a risarcire al ricorrente i danni ad esso derivati dall'installazione di un impianto di manipolazione controllato dalla temperatura.
- 14 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. A titolo cautelare, essa solleva l'eccezione di prescrizione. Per quanto riguarda l'intervallo termico, la resistente sostiene che il ricircolo dei gas di scarico si ridurrebbe solo al di sotto di +10°C. Ciò sarebbe necessario per garantire il funzionamento del veicolo in condizioni di

sicurezza. La resistente osserva inoltre che nella sentenza della Corte del 14 luglio 2022, *GSMB Invest* (C-128/20, EU:C:2022:570) sarebbe stato considerato, per i veicoli della resistente con un intervallo termico identico (dopo l'aggiornamento della centralina di controllo del motore per il tipo di motore EA189), un intervallo di temperatura compreso tra +15°C e +33°C di «temperatura esterna». A parere della resistente, tuttavia, ciò sarebbe dovuto a constatazioni di fatto vincolanti dei giudici del rinvio, che non corrisponderebbero alle circostanze reali. 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

- 15 Osservazioni introduttive: nel primo, secondo e terzo 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 quinto procedimento, un impianto di manipolazione vietato è stato installato con un aggiornamento. Nel quarto procedimento, il rilevamento del banco di prova costituisce un significativo indizio della presenza di un impianto di manipolazione vietato.
- 16 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 +10°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.
- 17 Inoltre, nel primo, nel secondo e nel terzo procedimento, 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.
- 18 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 questo 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.
- 19 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.

- 20 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.
- 21 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.
- 22 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.
- 23 Nel quinto 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 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.
- 24 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.
- 25 Sulle questioni pregiudiziali nello specifico: per quanto riguarda la prima questione pregiudiziale, l'esclusione della responsabilità in ragione di un errore sul

precetto è ipotizzabile solo in rari casi eccezionali. L'ignoranza non esime dalla responsabilità. Parimenti, un'errata previsione di ciò che un giudice considera negligenza in un potenziale processo per responsabilità civile non costituisce un errore scusabile sul precetto. L'autore del danno deve sempre attendersi che un giudice giudichi insufficienti le misure di diligenza da esso adottate. Un errore inevitabile sul precetto esiste solo qualora una persona ragionevole non avrebbe potuto prevedere che in futuro il suo comportamento avrebbe potuto essere giudicato illecito da un giudice.

- 26 Secondo la giurisprudenza del BGH, l'errore del costruttore, relativo specificamente ad un impianto di manipolazione, è inevitabile qualora un costruttore di veicoli presenti un'effettiva omologazione CE per l'impianto di manipolazione vietato utilizzato, in tutti i dettagli rilevanti ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Tuttavia, l'errore deve essere inevitabile anche qualora fosse stabilito che l'interpretazione giuridica errata del costruttore circa l'esistenza di un impianto di manipolazione vietato sarebbe stata confermata dall'autorità competente per l'omologazione CE del tipo o per le misure successive (in Germania, il Kraftfahrtbundesamt), a fronte di una domanda ipotetica, vale a dire, nel caso di omologazione ipotetica.
- 27 È dubbio che tale giurisprudenza nazionale sia conforme al diritto dell'Unione, dal momento che il divieto di impianti di manipolazione è disciplinato dal diritto dell'Unione. Anche il diritto dell'acquirente di un veicolo a un risarcimento adeguato in ragione dell'acquisto di un veicolo munito di un impianto di manipolazione vietato è sancito dal diritto dell'Unione [sentenza del 21 marzo 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilità dei costruttori di veicoli dotati di impianti di manipolazione), C-100/21, EU:C:2023:229, punto 91]. Gli Stati membri disciplinano solo le modalità di ottenimento di un siffatto risarcimento da parte degli acquirenti.
- 28 Si pone pertanto la questione di quali siano i requisiti del diritto dell'Unione relativi alle condizioni soggettive di un diritto al risarcimento dell'acquirente del veicolo nei confronti del costruttore del veicolo per violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, dell'articolo 46 della direttiva 2007/46, nonché dell'articolo 5, paragrafo 2 del regolamento n. 715/2007.
- 29 Al riguardo, è anzitutto dubbia la rilevanza della colpa nell'ambito di cui trattasi della responsabilità extracontrattuale di un costruttore di veicoli [prima questione pregiudiziale, sub a)]. In diversi ambiti del diritto dell'Unione, la Corte si è già pronunciata sul requisito della colpa in materia di responsabilità extracontrattuale (cfr. sentenze dell'8 novembre 1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, punti da 22 a 25, del 30 settembre 2010, Strabag e a., C-314/09, EU:C:2010:567, punto 39 e segg., del 9 dicembre 2010, Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie e a., C-568/08, EU:C:2010:751, punto 86 e segg., e del 18 giugno 2013, Schenker & Co. e a., C-681/11, EU:C:2013:404, punto 35).

- 30 Dal momento che nei procedimenti presentati si tratta unicamente della responsabilità civile del costruttore di automobili, tutto porta a ritenere che la colpa non sia determinante. In effetti, se il diritto al risarcimento nei confronti del costruttore del veicolo nell'ipotesi di violazione dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, dell'articolo 46, della direttiva 2007/46, dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, fosse subordinato a colpa, occorrerebbe rispondere alla questione se il carattere inevitabile di un errore sul precetto possa risultare da un'informazione o da un'autorizzazione dell'autorità competente per l'omologazione CE del tipo o per le misure successive [prima questione pregiudiziale, sub b)]. Se in merito si dovessero applicare i principi di cui alla sentenza del 18 giugno 2013, *Schenker & Co. e altri*, C-681/11, EU:C:2013:404, l'approvazione o l'informazione dell'autorità responsabile dell'omologazione CE o dei provvedimenti successivi non sarebbe rilevante. Un costruttore dovrebbe aspettarsi che la Corte valuti giuridicamente la liceità di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, in modo diverso dall'autorità competente.
- 31 Anche se un'autorizzazione dell'autorità competente per l'omologazione CE del tipo o per le misure successive dovesse creare in capo al costruttore di veicoli un affidamento quanto al fatto che l'autorità non adotterà misure nei suoi confronti, è dubbio se il costruttore possa far valere tale affidamento anche nelle sue relazioni con gli acquirenti del veicolo. Inoltre, il principio di effettività depone nel senso che il costruttore non beneficia della tutela del legittimo affidamento in relazione all'acquirente. Diversamente, una violazione del diritto dell'Unione da parte del costruttore resterebbe impunita qualora la violazione fosse fondata sull'erronea valutazione dell'autorità competente. Ciò sarebbe contrario al requisito secondo cui le sanzioni applicabili all'inosservanza delle disposizioni della direttiva devono essere effettive, proporzionate e dissuasive [sentenza del 21 marzo 2023, *Mercedes-Benz Group (Responsabilità dei costruttori di veicoli dotati di impianti di manipolazione)*, C-100/21, EU:C:2023:229, punti 85, 88].
- 32 Se l'autorizzazione o le informazioni dell'autorità competente per l'omologazione CE del tipo o per le misure successive fondassero un legittimo affidamento in capo al costruttore di autoveicoli quanto al fatto che agisce legalmente, si pone la questione se abbia tale effetto anche un'omologazione ipotetica (prima questione pregiudiziale sub c). Nella causa *Schenker*, la Corte ha stabilito che nessuno può invocare una violazione del principio del legittimo affidamento in mancanza di precise assicurazioni fornitegli dall'amministrazione competente (sentenza del 18 giugno 2013, *Schenker & Co. e a.*, C-681/11, EU:C:2013:404, punto 41). Inoltre, in tale causa, l'avvocato generale Kokott ha indicato, quale requisito minimo per il riconoscimento del legittimo affidamento, tra l'altro, il fatto che una decisione dell'autorità amministrativa o giurisdizionale deve pronunciarsi proprio su quelle questioni di fatto o di diritto in relazione alle quali l'impresa interessata fa valere un errore sul precetto escludente la colpevolezza e che deve essere consentito invocare soltanto quelle affermazioni dell'autorità amministrativa o giurisdizionale che sono espressamente contenute nella relativa decisione, e non anche le conclusioni di altro genere che possano eventualmente ricavarci

implicitamente da tale decisione (conclusioni dell'avvocato generale Kokott nella causa Schenker e a., C-681/11, EU:C:2013:126, paragrafo 91). Nel caso di un'omologazione o informazione ipotetica, vale a dire nel caso ipotetico di una domanda, tale requisito non sarebbe soddisfatto, perché in un siffatto caso mancano precisamente le affermazioni espresse e precise di un'autorità relative ad una fattispecie concreta.

- 33 Anche il principio di effettività depone in senso contrario alla presa in considerazione di un'omologazione ipotetica. Se uno Stato membro riconoscesse ai costruttori di veicoli un errore inevitabile sul precetto secondo tale procedura, i soggetti lesi interessati non riceverebbero alcun risarcimento. L'adeguatezza dell'ammontare del risarcimento e l'effetto dissuasivo delle sanzioni giudicate necessarie dalla Corte in caso di violazione non sarebbero garantiti.
- 34 I punti da sub a) a sub c) della prima questione pregiudiziale sono determinanti ai fini della soluzione di tutte le controversie sottoposte alla Corte. In caso di soluzione negativa ad una delle questioni, un'omologazione ipotetica da parte del Kraftfahrtbundesamt sarebbe irrilevante ai fini del diritto al risarcimento del danno civilistico dell'acquirente del veicolo in questione nei confronti del costruttore.
- 35 Sulla seconda questione pregiudiziale: tale questione concerne unicamente il quinto procedimento. In caso di risposta affermativa, il ricorrente ha diritto, in linea di principio, al risarcimento del danno.
- 36 È dubbio se il costruttore di veicoli che ha fornito un aggiornamento del software con un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, sia tenuto a risarcire il proprietario del veicolo qualora quest'ultimo subisca un danno a causa dell'impianto di manipolazione vietato installato con l'aggiornamento.
- 37 Il diritto nazionale esclude, al riguardo, la sussistenza di una violazione di una legge a tutela di un terzo, in quanto tale violazione consisterebbe nel rilascio di un certificato di conformità inesatto da parte del costruttore del veicolo. Orbene, in occasione dell'aggiornamento non verrebbe rilasciato un nuovo certificato di conformità. L'aggiornamento non costituirebbe quindi un criterio di collegamento valido ai fini della responsabilità del costruttore del veicolo in materia di risarcimento 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. Si sostiene inoltre che il danno generatore della responsabilità si produrrebbe al momento della stipula non volontaria del contratto di acquisto. Misure successive, come l'aggiornamento, potrebbero non essere più riconducibili alla decisione di acquisto.
- 38 Ai sensi del diritto dell'Unione, tuttavia, potrebbe essere necessario che in un caso siffatto il proprietario del veicolo goda di un diritto al risarcimento. Depone in tal senso il fatto che, con la consegna e l'installazione dell'aggiornamento, il

costruttore crea una situazione illegittima, che contraddice il certificato di conformità. Al pari dell'immissione in commercio di un veicolo munito di un impianto di manipolazione vietato, un aggiornamento con un impianto di manipolazione vietato può comportare un divieto operativo dell'autorità competente. Secondo il giudice del rinvio, il comportamento generatore della responsabilità, addebitabile al costruttore, risiede nella consegna e installazione dell'intervallo termico vietato. È questo il criterio di collegamento da considerare determinante ai fini della responsabilità del costruttore del veicolo, e non il rilascio di un certificato di conformità inesatto o una decisione di acquisto successiva. L'inesattezza del certificato di conformità è solo una conseguenza inevitabile dell'installazione dell'impianto di manipolazione vietato, e un'altra conseguenza possibile è la decisione di acquisto presa da un acquirente facendo affidamento sull'esattezza del certificato di conformità.

- 39 Il fatto che in occasione dell'aggiornamento non venga rilasciato un nuovo certificato di conformità è irrilevante. Conformemente all'articolo 3, paragrafo 6, dell'EG-FGV, letto in combinato disposto con l'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46, con tale certificato il costruttore attesta che un veicolo appartenente alla serie di un tipo omologato a norma di tale direttiva è conforme a tutti gli atti normativi al momento della sua produzione. Il certificato di conformità è valido per l'intera durata di vita del veicolo. Se il costruttore modifica indebitamente lo stato del veicolo in un momento successivo, tale certificato diventa necessariamente inesatto.
- 40 Sulla terza questione pregiudiziale: nell'ipotesi di un danno causato per sola negligenza, il BGH nega l'esistenza di un diritto dell'acquirente, nei confronti del costruttore, al rimborso del prezzo di vendita a fronte della consegna del veicolo (cosiddetto risarcimento *sostanziale*), in quanto il diritto all'autodeterminazione economica dell'acquirente sarebbe tutelato solo nel caso di danno causato in modo fraudolento, e non nell'ipotesi di danno causato per sola negligenza. Il BGH ritiene che l'interesse dell'acquirente, tutelato dal diritto dell'Unione, consista nel non subire perdite patrimoniali in termini di ipotesi della differenza e, in virtù dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, e l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, riconosce all'acquirente solo un diritto al cosiddetto risarcimento «limitato», vale a dire unicamente un diritto a una pretesa pecuniaria.
- 41 Secondo il BGH, il giudice di merito deve stimare liberamente l'ammontare del danno differenziale, tenendo conto di tutte le circostanze. Occorre notare al riguardo che, per ragioni di effettività ai sensi del diritto dell'Unione, la stima del danno deve essere pari ad almeno il 5% del prezzo di acquisto pagato ma, per motivi di proporzionalità, non può superare il 15% del prezzo di acquisto corrisposto. I benefici derivanti dall'uso e il valore residuo del veicolo devono essere imputati in riduzione del danno, qualora superino il valore del veicolo al momento della conclusione del contratto di vendita (prezzo corrisposto, al netto dell'ammontare del risarcimento). Secondo il BGH, ciò è conforme al diritto dell'Unione, tenuto conto della necessità di sanzioni effettive e dissuasive.

- 42 È tuttavia dubbio se l'imputazione dei benefici derivanti dall'uso all'ammontare del risarcimento sia conforme al diritto dell'Unione. Se, secondo le indicazioni del BGH, l'acquirente leso dovesse vedersi detrarre i vantaggi derivanti dall'uso dal diritto al risarcimento limitato, egli otterrebbe un risarcimento più ridotto, a seconda dell'intensità di utilizzo del veicolo. Non sono ravvisabili ragioni oggettive in tal senso. Egli non si arricchisce utilizzando il proprio veicolo. Appare quindi arbitrario ridurre il danno in ragione dell'intensità di utilizzo.
- 43 È vero che il diritto dell'Unione prevede che un acquirente sia tenuto a riconoscere un'indennità per i chilometri percorsi qualora invochi il cosiddetto risarcimento *sostanziale*, vale a dire, il diritto al rimborso del prezzo di acquisto a fronte della consegna del veicolo. L'avvocato generale Rantos ritiene che in questa situazione sia necessario compensare i benefici dell'uso effettivo del veicolo in questione con il rimborso del prezzo di acquisto, poiché la tutela dei diritti garantiti dalla direttiva 2007/46 non dovrebbe portare a un arricchimento senza causa [conclusioni dell'avvocato generale Rantos nella causa Mercedes-Benz Group (Responsabilità dei costruttori di veicoli dotati di impianti di manipolazione), C-100/21, EU:C:2022:42061, punto 61].
- 44 Tuttavia, secondo l'opinione qui espressa, ciò non può essere applicabile se l'acquirente invoca unicamente il risarcimento *limitato*. Questo perché in tal caso egli conserva la proprietà del veicolo. L'uso è per proprio conto e il suo veicolo perde valore, pertanto, egli non si arricchisce utilizzando il veicolo. L'imputazione dei benefici derivanti dall'uso al risarcimento limitato potrebbe altresì condurre a risultati sproporzionati e violare così il principio di effettività. L'avvocato generale Rantos sottolinea che l'imputazione non deve comportare il fatto che l'acquirente non ottenga alla fine alcun risarcimento per il danno subito (paragrafo 62). Orbene, ciò sarebbe precisamente quanto avverrebbe secondo il metodo dell'imputazione del BGH, qualora un acquirente abbia fatto uso intensivo del proprio veicolo al momento della decisione giudiziaria.
- 45 Inoltre, secondo la giurisprudenza del BGH, la limitazione forfettaria del danno differenziale ad un ammontare massimo del 15 % del prezzo di acquisto dovrebbe essere contraria al diritto dell'Unione, dal momento che contrasta con il principio di effettività, in quanto la perdita di valore del veicolo causata dall'impianto di manipolazione installato sarà spesso superiore al 15 % del prezzo di acquisto. Tuttavia, la soglia massima schematica del 15% stabilita dal BGH non consente ai giudici nazionali di tenerne conto. Inoltre, occorre tener presente che, secondo quanto stabilito dal BGH, l'acquirente può chiedere solo il risarcimento economico del danno, ma deve conservare il veicolo. Se tale pretesa pecuniaria è ulteriormente limitata al 15 % del prezzo di acquisto, non si può tenere adeguatamente conto dell'interesse dell'acquirente del veicolo a ottenere un equo risarcimento.
- 46 In caso di risposta negativa alla terza questione pregiudiziale sub a), nell'ambito dei procedimenti in questione non si dovrebbe tenere conto dei benefici derivanti dall'uso nella misura in cui superano il valore del veicolo alla stipula del contratto

d'acquisto (prezzo d'acquisto al netto dell'ammontare del risarcimento). L'intensità d'uso del veicolo e il valore residuo non sarebbero rilevanti.

- 47 In caso di risposta negativa alla terza questione pregiudiziale sub b), nel secondo e quarto procedimento, in cui l'ammontare del risarcimento è rimesso alla discrezione del giudice, potrebbero essere riconosciuti a titolo di risarcimento del danno anche importi superiori al 15% del prezzo di acquisto. Nel primo procedimento, oltre all'importo del risarcimento richiesto, pari al 15 % del prezzo di acquisto, potrebbero quindi essere riconosciuti anche i costi di finanziamento come danno complementare, dal momento che tali costi possono, in linea di principio, dar luogo a risarcimento.

DOCUMENTO DI LAVORO