

Causa C-308/23**Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

17 maggio 2023

Giudice del rinvio:

Landgericht Duisburg (Germania)

Data della decisione di rinvio:

26 aprile 2023

Ricorrente:

YV

Convenuta:

Mercedes-Benz Group AG

Oggetto del procedimento principale

Interpretazione del regolamento (CE) n. 715/2007 con riferimento ad impianti di manipolazione vietati e manipolazioni del banco di prova per veicoli passeggeri con motore diesel

Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale

Interpretazione del diritto dell'Unione, in particolare articolo 267 TFUE

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, pagg. 1–16) (in prosieguo: il «regolamento n. 715/2007»)

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 prosieguo: la «direttiva 2007/46»)

Questioni pregiudiziali

1. Se un elemento di progetto all'interno di un veicolo che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, possa, al fine di modificare i parametri del processo di combustione nel motore a seconda del risultato di detta rilevazione, ridurre l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 e, quindi, costituire un impianto di manipolazione ai sensi del medesimo articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 anche quando la modifica dei parametri del processo di combustione operata mediante l'elemento di progetto sulla base dei risultati della rilevazione, da un lato, aumenta effettivamente le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, gli ossidi di azoto, ma, dall'altro, riduce allo stesso tempo le emissioni di una o più altre sostanze nocive, ad esempio, il particolato, gli idrocarburi, il monossido di carbonio e/o il biossido di carbonio.

2. In caso di risposta affermativa alla prima questione, a quali condizioni l'elemento di progetto costituisca, in un siffatto caso, un impianto di manipolazione.

3. Se, in base al diritto europeo, un dispositivo di commutazione o di controllo all'interno di un veicolo che, attraverso la modifica dei parametri del processo di combustione da esso operata, da un lato, aumenta effettivamente le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, degli ossidi di azoto, ma, dall'altro, riduce allo stesso tempo le emissioni di una o più altre sostanze nocive, ad esempio, il particolato, gli idrocarburi, il monossido di carbonio e/o il biossido di carbonio, possa essere vietato per profili diversi da quello della sussistenza di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

4. In caso di risposta affermativa alla terza questione, a quali condizioni ciò si verifichi.

5. In caso di risposta affermativa alla prima questione, se, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007, un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, di detto regolamento sia consentito anche quando detto impianto, pur non giustificandosi per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie, si giustifica, tuttavia, per la necessità di garantire un funzionamento sicuro del veicolo.

6. In caso di risposta affermativa alla prima questione, se disposizioni del diritto nazionale che pongono integralmente a carico dell'acquirente di un veicolo l'onere di provare la presenza di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 e, inoltre, anche

l'insussistenza di una fattispecie in forza della quale un impianto che deve considerarsi di manipolazione nel senso succitato è eccezionalmente consentito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007, senza che il costruttore del veicolo debba fornire informazioni al riguardo nell'ambito dell'acquisizione delle prove, contrastino con l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46/CE citati nella sentenza della Corte del 21 marzo 2023 (causa C-100/21), nella misura in cui da queste ultime disposizioni si evince che all'acquirente di un veicolo deve essere riconosciuto un diritto al risarcimento del danno nei confronti del suo costruttore qualora all'interno del veicolo sia installato un impianto di manipolazione vietato (v. punti 91 e 93 della sentenza citata).

7. In caso di risposta affermativa alla sesta questione, come sia ripartito, in base al diritto europeo, l'onere della prova nell'ambito della controversia tra l'acquirente di un veicolo e il suo produttore vertente sul diritto al risarcimento del danno vantato dal primo nei confronti del secondo quanto alla sussistenza di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 e quanto alla sussistenza di una fattispecie in forza della quale detto impianto è eccezionalmente consentito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007. Se le parti beneficino, rispettivamente, di attenuazioni dell'onere della prova e, in caso affermativo, di quali attenuazioni, o se esse siano eventualmente gravate da oneri e, in caso affermativo, di quali oneri. In caso di esistenza di oneri, quali conseguenze comporti la loro inosservanza.

8. In caso di risposta affermativa alla terza questione, se disposizioni del diritto nazionale che pongono integralmente a carico dell'acquirente di un veicolo l'onere di provare la presenza di un dispositivo non qualificabile come impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, bensì come impianto di commutazione o di controllo vietato per altre ragioni, senza che il costruttore del veicolo debba fornire informazioni al riguardo nell'ambito dell'acquisizione delle prove, contrastino con l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46/CE citati nella sentenza della Corte del 21 marzo 2023 (causa C-100/21), nella misura in cui da queste ultime disposizioni si evince che all'acquirente di un veicolo deve essere riconosciuto un diritto al risarcimento del danno nei confronti del suo costruttore qualora all'interno del veicolo sia installato un dispositivo di commutazione o di controllo vietato (v. punti 91 e 93 della sentenza citata).

9. In caso di risposta affermativa all'ottava questione, come sia ripartito, in base al diritto europeo, l'onere della prova nell'ambito della controversia tra l'acquirente di un veicolo e il suo produttore vertente sul diritto al risarcimento del danno vantato dal primo nei confronti del secondo quanto alla sussistenza di un dispositivo di commutazione o di controllo vietato del tipo indicato nell'ottava questione. Se le parti beneficino, rispettivamente, di attenuazioni dell'onere della prova e, in caso affermativo, di quali attenuazioni, o se esse siano eventualmente

gravate da oneri e, in caso affermativo, di quali oneri. In caso di esistenza di oneri, quali conseguenze comporti la loro inosservanza.

Disposizioni di diritto dell'Unione fatte valere

TFUE, in particolare articolo 267 e articolo 67, paragrafi 1 e 4

Regolamento n. 715/2007, in particolare articolo 3, punto 10, e articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a),

Direttiva 2007/46, in particolare, articolo 18, paragrafo 1, articolo 26, paragrafo 1, articolo 46 e articolo 3, punto 36

Disposizioni nazionali fatte valere

Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile tedesco; in prosieguo: il «BGB»)

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge) (regolamento tedesco sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli) (in prosieguo: il «regolamento tedesco sull'omologazione CE dei veicoli a motore»)

Fatti e procedimento

- 1 Il ricorrente chiede il risarcimento del danno nel quadro del cosiddetto «Dieselgate».
- 2 Sulla base dell'ordine del 14 settembre 2016, il ricorrente ha acquistato presso il venditore, soggetto distinto dalla convenuta, un veicolo della marca Mercedes Benz (Mercedes E 220 BlueTec) (in prosieguo: il «veicolo controverso»).
- 3 Nel veicolo è montato un motore del tipo OM 651 che dovrebbe soddisfare i requisiti della classe di inquinamento Euro 6. La convenuta ha sviluppato detto motore e anche il veicolo del ricorrente. Il veicolo è, inoltre, dotato di un sistema di riduzione catalitica selettiva (in prosieguo: il «sistema SCR») per il post-trattamento dei gas di scarico.
- 4 Il ricorrente chiede in sostanza che la convenuta sia condannata a corrispondergli la somma di EUR 21 841,66 maggiorata di interessi, contestualmente alla consegna e al trasferimento del veicolo controverso. La convenuta chiede il rigetto della domanda.

Argomenti del ricorrente

- 5 Il ricorrente sostiene, in particolare, che la convenuta lo avrebbe danneggiato e ingannato in modo doloso e fraudolento. Inoltre, egli vanterebbe, nei confronti della convenuta, un diritto sulla base dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB in combinato disposto con gli articoli 6, paragrafo 1, e 27 del regolamento tedesco sull'omologazione CE dei veicoli a motore, l'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 e le disposizioni della direttiva 2007/46. Infatti, diversamente da quanto indicato nel certificato di conformità, il suo veicolo non è conforme alla normativa vigente dell'Unione europea.
- 6 Sul veicolo controverso sarebbe installato almeno un impianto di manipolazione illegale. Esso riconoscerebbe se il veicolo si trova sul banco di prova o in normali condizioni di guida e regolerebbe, di conseguenza, il post-trattamento del gas di scarico. Esso disporrebbe di un impianto di manipolazione attivato dalla temperatura che reagirebbe alla temperatura esterna. Inoltre, avrebbe un sistema di riconoscimento che distingue il ciclo di prova NEDC dalle normali condizioni di guida.
- 7 A fronte delle diverse condizioni di funzionamento, così riconosciute, il dispositivo di controllo del motore interverrebbe attivamente per attivare o disattivare il post-trattamento delle emissioni. Gli impianti di manipolazione sarebbero finalizzati unicamente a garantire il rispetto dei valori limite delle emissioni nelle condizioni di prova così da ottenere l'omologazione, in particolare, modificando la percentuale di ricircolo dei gas di scarico.
- 8 Un software che ha accesso ai dati ricavati dalla misurazione della temperatura esterna interverrebbe sul funzionamento del motore diesel montato nel veicolo controverso.
- 9 Sul banco di prova la temperatura si collocherebbe tra i 20 e i 30 gradi Celsius. In presenza di temperature esterne superiori o inferiori rispetto alla camera di prova, il ricircolo dei gas di scarico sarebbe ridotto o addirittura sospeso (intervallo termico o impianto di manipolazione attivato dalla temperatura). Pertanto, in condizioni normali di funzionamento, il veicolo controverso genererebbe emissioni di ossido di azoto molto superiori a quanto indicato dalla convenuta per questo veicolo prodotto in serie.
- 10 Inoltre, nel veicolo controverso sarebbe attivo, sul banco di prova, un cosiddetto sistema di regolazione della temperatura prevista del liquido di raffreddamento. Tale sistema farebbe in modo che, al riconoscimento del NEDC, il motore venga mantenuto artificialmente a temperature inferiori rispetto alle normali condizioni di funzionamento e vengano in tal modo rispettati i valori limite degli ossidi di azoto. Per contro, nel normale uso su strada, questa funzionalità non sarebbe attiva con conseguente superamento dei valori limite imposti.
- 11 Inoltre, nei veicoli in cui è montato il medesimo motore, il parzializzatore del radiatore verrebbe aperto, in caso di uso normale, solo a partire da una

temperatura del liquido di raffreddamento superiore a 105 gradi Celsius, sul banco di prova invece già al raggiungimento di una temperatura di 69 gradi Celsius da parte di detto liquido.

- 12 Poiché il veicolo disporrebbe di un sistema SCR, al gas di scarico verrebbe aggiunto, attraverso un catalizzatore, l'AdBlue che trasformerebbe gli ossidi di azoto in sostanze innocue. Nel corso del ciclo di prova, il dispositivo di controllo riconoscerebbe che il veicolo si trova sul banco di prova e verrebbe aggiunta una quantità maggiore di AdBlue rispetto a quanto accade in condizioni di guida reali.
- 13 Inoltre, la convenuta avrebbe installato nel suo veicolo gli impianti di manipolazione Slipguard, BITI3, BITI4 e BIT 15 i quali garantirebbero ugualmente che il veicolo rispetta i valori limite sul banco di prova.
- 14 La direzione e gli ingegneri della convenuta sarebbero stati a conoscenza dell'installazione, all'interno dei motori, di impianti di manipolazione e della successiva immissione in commercio di detti motori, una volta ottenute in maniera fraudolenta le immatricolazioni e le autorizzazioni a tal fine necessarie.
- 15 Il contratto di acquisto del veicolo controverso sarebbe svantaggioso per il ricorrente, in quanto quest'ultimo avrebbe acquistato un veicolo non idoneo all'immatricolazione.
- 16 Di conseguenza, egli vanterebbe, previa compensazione dei chilometri percorsi con il veicolo, un diritto al risarcimento del danno nella misura indicata nelle domande giudiziali.

Argomenti della convenuta

- 17 La convenuta sostiene, in particolare, che il veicolo disporrebbe di una valida omologazione CE che non sarebbe a rischio di revoca. Non sussisterebbe nemmeno il rischio di perdita dell'immatricolazione o di ritiro dell'omologazione. La presenza di un'omologazione CE impedirebbe di riconoscere che vi sia un impianto di manipolazione vietato.
- 18 Tutte le funzionalità contestate dal ricorrente opererebbero nel normale uso su strada alle stesse condizioni che sul banco di prova.
- 19 Le emissioni di ossidi di azoto, da un lato, e le emissioni delle altre sostanze nocive e i consumi, dall'altro, sarebbero tra loro correlati. Una misura volta al controllo delle emissioni porterebbe pertanto o a una riduzione delle emissioni di ossidi di azoto e, quindi, contemporaneamente, a un aumento delle emissioni delle altre sostanze nocive e dei consumi, o a un aumento delle emissioni di ossidi di azoto, ma nel contempo anche a una riduzione delle emissioni delle altre sostanze nocive e dei consumi.
- 20 Occorrerebbe trovare un equilibrio tra le emissioni di ossidi di azoto e le altre emissioni del motore. In termini fortemente semplificati, le emissioni di ossidi di

azoto del motore aumenterebbero in presenza di elevate temperature di combustione, mentre le emissioni di particolato del motore aumenterebbero in presenza di temperature ridotte di combustione, il che vale allo stesso modo anche per le emissioni di monossido di carbonio e di idrocarburi.

- 21 Dalle diverse condizioni per la produzione delle rispettive emissioni risulterebbe il cosiddetto trade-off tra emissioni di ossidi di azoto, da un lato, e emissioni delle altre sostanze nocive e consumi, dall'altro.
- 22 Il legislatore dell'Unione riconoscerebbe l'idea del trade-off espressamente attraverso la determinazione di valori limite misti. Non vi sarebbe così un valore limite isolato, ad esempio, per le emissioni di idrocarburi dei veicoli diesel, bensì un valore limite che si riferisce alla somma delle emissioni combinate di idrocarburi e ossidi di azoto, vale a dire 230 mg/km di idrocarburi (HC) e NO_x combinati.
- 23 Il fatto che il sistema di controllo delle emissioni si comporti diversamente a seconda delle diverse condizioni di funzionamento, sarebbe dovuto ad aspetti tecnico-fisici, in particolare, in quanto il trade-off nel caso di un motore a temperatura di esercizio sarebbe diverso rispetto alla fase di riscaldamento del motore.
- 24 Se si prendono in considerazione tutte le emissioni soggette a valori limite, la circostanza che il ricircolo dei gas di scarico sia dimensionato diversamente per le condizioni di funzionamento a motore «caldo» e a motore «freddo», non significherebbe, quindi, che in tal modo l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni venga limitata in un senso o nell'altro. Un confronto tra emissioni di un motore «caldo» e di un motore «freddo» non avrebbe senso a livello tecnico e sarebbe pertanto impossibile.
- 25 Nel regolare la percentuale di ricircolo dei gas di scarico occorrerebbe tener conto del «trade-off» tra particolato ed emissioni di ossidi di azoto.
- 26 Il ricircolo dei gas di scarico controllato in base alla temperatura si giustificerebbe anche per la necessità di proteggere il motore da danni.
- 27 La rigenerazione del filtro antiparticolato diesel sarebbe collegata ad accresciute emissioni di ossidi di azoto e comporterebbe, in generale, maggiori emissioni.
- 28 Nella fase di riscaldamento del veicolo, il termostato regolato del liquido di raffreddamento potrebbe ridurre le emissioni, in presenza di determinate condizioni di funzionamento. Una regolazione del termostato del liquido di raffreddamento potrebbe essere utilizzata per ottimizzare emissioni, prestazioni e consumi del motore. Questo termostato crea, pertanto, un equilibrio comparativamente migliore tra emissioni di ossidi di azoto e particolato.
- 29 Per il rapporto tra emissioni di ossidi di azoto e particolato che, nella fase di riscaldamento del motore, registrerebbe un relativo miglioramento grazie

all'intervento del termostato regolato del liquido di raffreddamento, svolgerebbero un ruolo decisivo la ridotta temperatura delle componenti e, a temperature più basse, il miglior riempimento della camera del cilindro con ossigeno. Non appena il motore è caldo, questi effetti verrebbero meno. Nel caso di specie, un utilizzo continuativo della funzione non avrebbe, in pratica, alcun effetto apprezzabile.

- 30 Il parzializzatore del radiatore installato nel veicolo controverso non sarebbe una componente del sistema di controllo delle emissioni. Le funzioni del sistema SCR non costituirebbero un impianto di manipolazione vietato. La convenuta contesta l'argomento del ricorrente concernente una funzione software Slipguard. Inoltre, le funzionalità indicate dal ricorrente come BITI3, BIT14 e BITI5 non sarebbero presenti nel veicolo controverso.
- 31 Il veicolo rispetterebbe i valori limite di ossidi di azoto imposti. Dirimenti a tal fine sarebbero i valori sul banco di prova. Il Kraftfahrtbundesamt (Ufficio federale tedesco dei trasporti) non avrebbe inserito il veicolo controverso nella procedura di richiamo poiché la funzione del termostato regolato del liquido di raffreddamento non sarebbe determinante ai fini del rispetto dei valori limite di ossidi di azoto nel NEDC. I valori limite di ossidi di azoto sarebbero rispettati anche in assenza del termostato regolato del liquido di raffreddamento.

Motivazione del rinvio pregiudiziale

- 32 La controversia deve essere sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la «Corte») ai sensi dell'articolo 267 TFUE, affinché quest'ultima risponda alle questioni pregiudiziali, in particolare, alla luce della sua 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).
- 33 L'ulteriore trattazione e la definizione della controversia dipendono in ogni caso, anche tenuto conto della citata sentenza della Corte, dalla risposta alla prima ed eventualmente alla seconda questione pregiudiziale. È possibile che esse dipendano anche dalla risposta che sarà data alla terza e, se del caso, alla quarta questione pregiudiziale. Nell'ipotesi di risposta affermativa alla prima e/o alla terza questione pregiudiziale, potrebbe assumere rilievo anche la risposta alle questioni pregiudiziali dalla quinta alla nona.
- 34 Ai sensi degli articoli 823, paragrafo 2, e 31 del BGB, in combinato disposto con l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, l'articolo 46 e l'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46/CE, un obbligo della convenuta di risarcire il danno dovrebbe essere riconosciuto se, nel veicolo del ricorrente, fosse stato installato, quantomeno, un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 e/o, quantomeno, un dispositivo di commutazione o di controllo volto a intervenire sulle emissioni e vietato per altre ragioni.

- 35 In tal caso, la convenuta avrebbe rilasciato un certificato di conformità ai sensi dell'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46 inesatto. Infatti, in base alla disposizione citata, il certificato di conformità attesterebbe che il veicolo, al momento della sua produzione, è conforme a tutti gli atti normativi, il che non risponderebbe al vero. In tal modo, la convenuta avrebbe violato l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva succitata.
- 36 A parere del giudice, la convenuta deve essere in ogni caso condannata, nel merito, al risarcimento del danno al ricorrente ove, all'interno del veicolo controverso, sia accertata la presenza di un dispositivo di commutazione o di controllo vietato che interviene sulle sue emissioni.

Sulla prima e sulla seconda questione pregiudiziale

- 37 Nella misura in cui il ricorrente sostiene che il parzializzatore del radiatore sarebbe un impianto di manipolazione vietato, il contenuto delle ulteriori decisioni che il giudice è chiamato ad adottare dipende dalla risposta alla prima questione pregiudiziale e, se del caso, alle questioni pregiudiziali dalla seconda alla quarta.
- 38 Se si muove dall'assunto che un elemento di progetto installato in un veicolo che rilevi diversi parametri ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 al fine di modificare i parametri del processo di combustione nel motore a seconda del risultato di detta rilevazione, riduce *sempre* l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni e rappresenta, quindi, un impianto di manipolazione ai sensi di detta disposizione, quando la modifica dei parametri del processo di combustione operata mediante l'elemento di progetto sulla base dei risultati della rilevazione aumenta le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, gli ossidi di azoto, ancorché in tal modo vengano contemporaneamente ridotte le emissioni di una o più altre sostanze nocive, ad esempio gli idrocarburi, si deve ritenere che il controllo dell'apertura e della chiusura del parzializzatore del radiatore nel veicolo controverso rappresenti un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. L'azione sarebbe allora, in ogni caso, ampiamente fondata. In tale circostanza un'assunzione della prova non sarebbe necessaria.
- 39 La centralina con cui viene controllata l'apertura e la chiusura del parzializzatore del radiatore installato nel veicolo controverso è un elemento di progetto ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 (v. sentenza della Corte del 17 dicembre 2020, CLCV e a. [Impianto di manipolazione su motore diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 68).
- 40 Il controllo dell'apertura e della chiusura del parzializzatore del radiatore rientra anche nel sistema di controllo delle emissioni, poiché in tal modo si interviene in maniera mirata sulle emissioni del veicolo e, quindi, sul ciclo di prova NEDC.
- 41 La convenuta è tenuta al risarcimento del danno anche quando il controllo dell'apertura e della chiusura del parzializzatore del radiatore sopra analizzato non

costituisce un impianto di manipolazione, ma è comunque vietato per altre ragioni dal diritto dell'Unione.

- 42 In particolare, tenuto conto, ad esempio, del fatto che per determinate emissioni devono essere rispettati valori limite, il giudice non può escludere, nemmeno nel caso in cui il controllo dell'apertura e della chiusura del parzializzatore del radiatore di cui trattasi non rappresenti un impianto di manipolazione che, sotto profili diversi, esso sia comunque vietato, quantomeno a determinate condizioni, alla luce delle disposizioni di diritto dell'Unione, segnatamente, di quelle vertenti sui valori limite di determinate emissioni.
- 43 In particolare, per il giudice non è chiaro se, ad esempio, i valori limite per le emissioni di ossidi di azoto fissati per i veicoli a motore diesel valgano soltanto quando un veicolo a motore diesel, dopo un avviamento a freddo, viene mantenuto in funzione nelle condizioni previste per il ciclo di prova NEDC, o se questi valori limite debbano essere rispettati anche quando un veicolo diesel, a titolo esemplificativo, dopo un avviamento a caldo, viene mantenuto in funzione nelle condizioni previste per il ciclo di prova NEDC o anche, ad esempio, quando un veicolo diesel dopo un avviamento a freddo viene mantenuto in funzione con una temperatura esterna pari, ad esempio, a 15 gradi Celsius e, quanto al resto, nelle condizioni previste per un ciclo di prova NEDC, e pertanto un dispositivo di commutazione o di controllo che lo impedisce debba ritenersi vietato.
- 44 Per contro, se si muove dall'assunto che - quando la modifica dei parametri del processo di combustione operata mediante l'elemento di progetto sulla base dei risultati della rilevazione aumenta sì le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, gli ossidi di azoto, ma in tal modo vengono contemporaneamente ridotte le emissioni di una o più altre sostanze nocive, ad esempio, particolato, idrocarburi, monossido di carbonio e/o biossido di carbonio - un elemento di progetto installato in un veicolo che rilevi diversi parametri ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 al fine di modificare i parametri del processo di combustione nel motore a seconda del risultato di detta rilevazione, *non riduce o soltanto a determinate condizioni* riduce l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni e rappresenta, quindi, un impianto di manipolazione ai sensi di detta disposizione e che, anche sotto altri profili del diritto dell'Unione, un siffatto elemento di progetto non è vietato o è vietato soltanto a determinate condizioni, la situazione potrebbe essere diversa, cosicché non si potrebbe riconoscere automaticamente un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.
- 45 In base agli argomenti della convenuta, che, alla luce delle osservazioni dei periti rese note nell'ambito di altri procedimenti dinanzi al giudice, sono altresì in ampia misura rispondenti al vero, in presenza di condizioni per il resto invariate, la riduzione della temperatura di combustione riduce sì, da un lato, le emissioni di ossidi di azoto, ma aumenta, dall'altro, le emissioni di altre sostanze nocive, mentre l'incremento della temperatura di combustione aumenta le emissioni di ossidi di azoto, ma riduce le emissioni di altre sostanze nocive.

- 46 Qualora, per queste ragioni, il controllo dell'apertura e della chiusura del parzializzatore del radiatore non dovesse rappresentare un impianto di manipolazione e tale dispositivo di controllo non dovesse essere vietato nemmeno per altri motivi, la convenuta non potrebbe essere condannata a risarcire il danno al ricorrente in ragione delle modalità di funzionamento del parzializzatore del radiatore.

Sulle altre questioni pregiudiziali

- 47 Il giudice riconosce che la risposta richiesta alla Corte alla prima e alla seconda questione pregiudiziale potrebbe già consentire di definire la controversia.
- 48 Tuttavia, esso ritiene di non poter formulare condizioni alle quali, già ora, si possa stabilire in maniera affidabile che la decisione della controversia sarebbe possibile o meno in mancanza di una risposta alla terza questione pregiudiziale e, se del caso, alla quarta. Pertanto, il giudice ritiene opportuno sottoporre alla Corte, ad integrazione, le questioni pregiudiziali dalla terza alla nona affinché essa si pronunci al riguardo.
- 49 A fronte della presente domanda di pronuncia pregiudiziale, è già prevedibile che il procedimento subisca un ritardo di almeno due anni in attesa della sentenza della Corte. In considerazione degli ulteriori ritardi nel procedimento pari, prevedibilmente, ad almeno due anni, che accompagnerebbero un'ulteriore domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte, è improponibile, nei confronti delle parti, sollevare tali questioni solo in una fase successiva del procedimento.
- 50 La futura sentenza della Corte può agevolmente dare risposta anche alle relative questioni. Non proporre, nel quadro della presente domanda, le questioni pregiudiziali dalla terza alla nona sarebbe incompatibile con la tutela giurisdizionale effettiva che viene garantita in uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia (v. articolo 67 TFUE).
- 51 Pertanto, poiché è verosimile che si renda necessario rispondere alle questioni pregiudiziali dalla terza alla nona, è opportuno, per ragioni di economia processuale e di tutela giurisdizionale effettiva, nonché, a parere del giudice del rinvio, anche ammissibile, sottoporle già in questo momento.

Sulla terza e sulla quarta questione pregiudiziale

- 52 La risposta alla prima questione pregiudiziale e, se del caso, alle questioni dalla seconda alla quarta è indispensabile ai fini della decisione della controversia.
- 53 Il giudice è a conoscenza della giurisprudenza della Corte di cui alle sentenze del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, e Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, v. anche sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. [Impianto di manipolazione su motore diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040) secondo cui una regolazione del ricircolo dei gas di scarico sulla base della

temperatura che garantisce il rispetto dei valori limite di emissioni previsti nel regolamento n. 715/2007 solo nell'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento ed è ammessa solo nel rispetto di rigorose condizioni.

- 54 Dalla sentenza della Corte del 17 dicembre 2020 (CLCV e a. [Impianto di manipolazione su motore diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040) si ricava, mutatis mutandis, l'affermazione secondo cui, in caso di funzionamento della valvola del ricircolo dei gas di scarico a condizioni normali di utilizzo, così come nelle procedure di omologazione, si sarebbero ridotte anche le emissioni di biossido di carbonio del veicolo.
- 55 Il punto 36 della sentenza della Corte del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) così prevede: «(...) [D]al momento che agisce sul funzionamento del sistema di controllo delle emissioni e ne riduce l'efficacia, un siffatto software costituisce un "elemento di progetto", ai sensi di tale disposizione». Questo accertamento si rinviene, con identica formulazione, nelle sentenze della Corte del 14 luglio 2022 (Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 43) e del 17 dicembre 2020, (CLCV e a. [Impianto di manipolazione su motore diesel], (C-693/18, EU:C:2020:1040), punto 66). Anche la sentenza della Corte 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 58) riguardava impianti di manipolazione. In nessuna di queste sentenze la Corte ha affrontato la specifica questione oggetto del presente procedimento.
- 56 Nelle sue sentenze vertenti sulla regolazione del ricircolo dei gas di scarico in base alla temperatura, la Corte non ha ancora compiuto, quantomeno in maniera esplicita, alcun accertamento quanto alle condizioni in presenza delle quali – tenuto conto dei contrapposti effetti sulle emissioni delle diverse sostanze nocive di cui trattasi – una modifica della funzionalità di una componente del sistema di controllo delle emissioni comporti una riduzione dell'efficacia del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.
- 57 Pertanto, la presente domanda di pronuncia pregiudiziale risulta necessaria anche alla luce della pregressa giurisprudenza della Corte.
- 58 In particolare, tenuto conto, ad esempio, del fatto che per determinate emissioni devono essere rispettati valori limite, il giudice non può escludere, nemmeno nel caso in cui il dispositivo di regolazione del ricircolo dei gas di scarico o della temperatura prevista del liquido di raffreddamento di cui trattasi non rappresenti un impianto di manipolazione, che, sotto profili diversi, esso possa essere vietato alla luce delle disposizioni di diritto dell'Unione, il che potrebbe comportare, a carico della convenuta, un obbligo di risarcimento del danno nei confronti del ricorrente.

- 59 Pertanto, anche con riferimento alla regolazione del ricircolo dei gas di scarico in base alla temperatura che interviene all'interno del veicolo controverso, il giudice reputa opportuno sottoporre alla Corte, ad integrazione, le relative questioni pregiudiziali terza e quarta affinché essa si pronunci al riguardo.
- 60 Le ulteriori deduzioni del ricorrente in merito all'aggiunta di AdBlue, agli impianti di manipolazione Slipguard, BITI3, BIT 14 e BITI5 e alla funzione Slipguard non sono idonei a dimostrare la presenza di un impianto di manipolazione vietato.
- 61 L'argomento della convenuta, secondo cui la presenza di una valida omologazione CE osterebbe al riconoscimento di un impianto di manipolazione vietato non consente di respingere il ricorso senza una previa risposta alle questioni pregiudiziali. L'omologazione CE può, se del caso, essere revocata ove non sia conforme al contesto normativo.

Sulla quinta questione pregiudiziale

- 62 Qualora, sulla base delle risposte richieste alla Corte alla prima e alla seconda questione pregiudiziale, la Sezione adita dovesse pervenire alla conclusione che nel veicolo del ricorrente è installato un impianto di manipolazione, si porrebbe la questione della sua illiceità.
- 63 Se la regolazione del ricircolo dei gas di scarico in base alla temperatura fosse necessaria, l'impianto di manipolazione potrebbe essere lecito: si pone, quindi, la quinta questione pregiudiziale.
- 64 Il giudice interpreta le considerazioni della Corte nelle sentenze del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 61, e Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 73) nel senso che un impianto di manipolazione è vietato anche quando l'impianto, pur non giustificandosi per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie, si giustifica per la necessità di garantire un funzionamento sicuro del veicolo.
- 65 La questione sollevata dal giudice trae origine, in concreto, dal fatto che, secondo le osservazioni dei periti in un altro procedimento giudiziale, l'eccessiva formazione di particelle di fuliggine può, in casi molto rari, comportare, nel corso del processo di rigenerazione, che il filtro antiparticolato diesel prenda fuoco e si incendi il veicolo. Poiché detto filtro antiparticolato diesel non è parte del motore, in caso di risposta negativa alla quinta questione pregiudiziale questo aspetto non dovrebbe essere ulteriormente analizzato nel quadro dell'esame della legittimità di un eventuale impianto di manipolazione presente nel veicolo di cui trattasi.

Sulle questioni pregiudiziali dalla sesta alla nona

- 66 Le considerazioni della Corte nella sua 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 93) sono l'occasione per esaminare se la ripartizione dell'onere della prova prevista dal diritto tedesco con riferimento agli impianti di manipolazione sia conforme al diritto dell'Unione.

- 67 In base al diritto tedesco, l'onere della prova è ripartito nel senso che l'acquirente del veicolo deve dimostrare pienamente tutte le condizioni di fatto della sussistenza di un impianto di manipolazione. Egli deve, infatti, dimostrare la sussistenza di un danno e anche la violazione di una norma di protezione. In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale, entrambe queste circostanze presuppongono che sia stato installato un impianto di manipolazione. Le disposizioni qui analizzate della direttiva 2007/46, dirette alla protezione individuale di ciascun acquirente di un veicolo per il quale deve essere rilasciato un certificato di conformità, costituiscono, del resto, una siffatta norma di protezione.
- 68 Qualora non venga prodotta alcuna documentazione e non siano resi noti gli schemi di programmazione, attività a cui la convenuta non è di norma tenuta in base al diritto tedesco, l'esistenza di un impianto di manipolazione può essere dimostrata unicamente attraverso tentativi concreti secondo il principio «trial and error» che sono molto costosi.
- 69 L'acquisizione della prova in merito alla presenza di un impianto di manipolazione ha un costo verosimilmente pari almeno a EUR 10 000. Laddove si renda necessario un approfondimento dell'istruttoria, i costi possono essere notevolmente più elevati. Gli acquirenti che non dispongono di un'assicurazione di tutela giudiziaria spesso non saranno in grado o potranno solo con difficoltà versare il fondo spese che, a norma del diritto processuale civile tedesco, deve essere richiesto per l'istruttoria e rinunceranno, se del caso, a far valere i propri diritti.
- 70 Qualora debba essere acquisita addirittura la prova in merito alla legittimità, in via eccezionale, di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del regolamento n. 715/2007, in pratica l'acquirente non sarà, quantomeno in molti casi, nelle condizioni di poter fornire la prova contraria, che a norma del diritto tedesco grava su di lui, in particolare, quando non dispone di alcuna documentazione e gli schemi di programmazione non sono noti.
- 71 Ciò significa che, quantomeno in un notevole numero di casi, vi è ragione di temere che gli acquirenti non possano fare valere i diritti ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, dell'articolo 46 e dell'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46, loro spettanti in forza della giurisprudenza della Corte (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).
- 72 Qualora si dovesse pervenire a un'ulteriore acquisizione di prove, si pongono tuttavia le questioni di stabilire quale parte debba anticipare il fondo spese per

l'attività istruttoria, prevedibilmente elevato, e a danno di quale parte gravi l'eventuale impossibilità di accertare singole circostanze che necessitano di essere provate.

DOCUMENTO DI LAVORO