

**Causa C-251/23****Sintesi della domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 98, paragrafo 1, del regolamento di procedura della Corte di giustizia****Data di deposito:**

19 aprile 2023

**Giudice del rinvio:**

Landgericht Duisburg (Tribunale del Land, Duisburg, Germania)

**Data della decisione di rinvio:**

5 aprile 2023

**Ricorrente:**

OB

**Resistente**

Mercedes-Benz Group AG

**Oggetto del procedimento**

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

**Oggetto e fondamento giuridico del rinvio pregiudiziale**

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

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. da 1 a 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»)

Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU 2008, L 199, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 692/2008»)

Direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati Membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore (GU 190, L 375, pag. 36) (in prosieguo: la «direttiva 80/1268/CEE»)

Direttiva 1999/100/CE della Commissione, del 15 dicembre 1999, che adegua al progresso tecnico la direttiva 80/1268/CEE del Consiglio per quanto riguarda le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli a motore (GU 1999, L 334, pag. 36) (in prosieguo: la «direttiva 1999/100/CE»)

### **Questioni pregiudiziali**

Conformemente all'articolo 267 TFUE, la controversia deve essere sottoposta alla Corte di giustizia dell'Unione europea (in prosieguo: la «Corte») affinché si pronunci sulle seguenti questioni pregiudiziali. Alle questioni da sub 2) a sub 5) occorre tuttavia rispondere solo in caso di risposta negativa alla prima questione:

- 1) Se un veicolo con motore diesel al quale sia applicabile la norma sulle emissioni Euro 5 sia contrario alle disposizioni di diritto dell'Unione indipendentemente dal fatto che sia dotato di un dispositivo di commutazione che può essere qualificato concettualmente come impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, qualora sia chiaro fin dall'inizio che, in ragione del suo tipo di costruzione e del controllo delle funzioni installate, con il motore a caldo, esso emette più di 180 mg di ossidi di azoto per chilometro nel «mix» anche durante l'effettuazione, in tali condizioni, di un ciclo di prova secondo il NEDC [nuovo ciclo di guida europeo].
- 2) Se un elemento di progetto in un veicolo, che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri al fine di modulare i parametri del processo di combustione nel motore in funzione dell'esito di tale rilevamento, possa ridurre l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 e configurare quindi un impianto di manipolazione ai sensi di detta disposizione, anche qualora la modulazione dei parametri del processo di combustione in funzione dell'esito del rilevamento, effettuata dall'elemento di progettazione, aumenti, da un lato, le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio gli

ossidi di azoto, ma riduca, dall'altro, al contempo, le emissioni di una o più altre sostanze nocive, quali il particolato, gli idrocarburi, il monossido di carbonio e/o il biossido di carbonio.

- 3) In caso di risposta affermativa alla questione sub 2), in presenza di quali condizioni, in tale caso, l'elemento di progetto costituisce un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10 del regolamento n. 715/2007.
- 4) In caso di risposta affermativa alla questione sub 2), se disposizioni di diritto nazionale che impongano integralmente all'acquirente di un veicolo l'onere di provare l'esistenza di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, senza che il costruttore del veicolo sia tenuto a fornire informazioni al riguardo nell'ambito dell'assunzione di prove, ostino all'articolo 18, paragrafo 1, all'articolo 26, paragrafo 1 e all'articolo 46 della direttiva 2007/46 citati nella sentenza della Corte del 21 marzo 2023, [Mercedes-Benz Group (responsabilità del costruttore per gli impianti di manipolazione) C-100/21, EU:C:2023:229], qualora da tali disposizioni risulti che l'acquirente di un veicolo gode di un diritto al risarcimento da parte del costruttore di tale veicolo nel caso in cui vi sia installato un impianto di manipolazione vietato (cfr. punti 91 e 93 della sentenza citata).
- 5) In caso di risposta affermativa alla questione sub 4), quale sia la ripartizione dell'onere della prova previsto dal diritto dell'Unione nella controversia tra l'acquirente di un veicolo e il suo costruttore in merito al diritto al risarcimento del primo nei confronti del secondo per l'esistenza di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. Se le parti beneficino di agevolazioni probatorie o se siano eventualmente soggette a obblighi e, in caso affermativo, quali. Qualora si applichino obblighi, quali siano le conseguenze in caso di inosservanza.

#### **Disposizioni di diritto dell'Unione citate**

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

Regolamento n. 715/2007, in particolare, articolo 3, punto 10 e articolo 5, paragrafo 1

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

Regolamento n. 692/2008, in particolare, articolo 3, punto 9

## **Disposizioni nazionali citate**

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

## **Fatti e procedimento**

- 1 Il ricorrente chiede alla resistente il risarcimento dei danni in relazione all'acquisto di un veicolo presso un concessionario di automobili, in quanto tale veicolo sarebbe munito di impianti di manipolazione vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.
- 2 Con contratto di compravendita stipulato in data 25 maggio 2016, il ricorrente ha acquistato per EUR 23 700 EUR l'autoveicolo usato, modello Mercedes Benz GLK 200 CDI (in prosieguo: il «veicolo controverso»), avente un chilometraggio totale di 39 000 km. Secondo il contratto di compravendita, il veicolo è stato immatricolato per la prima volta il 21 novembre 2012.
- 3 Il veicolo è dotato di un motore diesel di tipo OM 651, fabbricato dalla resistente. Tale motore deve essere conforme alle prescrizioni della norma sulle emissioni Euro 5.
- 4 Il veicolo non è stato dotato di catalizzatore con riduzione catalitica selettiva (in prosieguo: «catalizzatore SCR»), per cui non viene eseguito il post-trattamento dei gas di scarico tramite un catalizzatore SCR.
- 5 Il 2 maggio 2019, sul veicolo del ricorrente è stato installato un aggiornamento del software.
- 6 Il ricorrente fa valere che la resistente è tenuta a risarcire il danno. Egli chiede, in sostanza, che la resistente sia condannata a versargli la somma di EUR 23 700, a fronte della consegna e del trasferimento di proprietà del veicolo controverso e della corresponsione di un'indennità d'uso per l'ammontare di EUR 953,35. La resistente chiede il rigetto del ricorso.

## ***Argomenti del ricorrente***

- 7 Il ricorrente sostiene che la serie di motori OM 651 è dotata di impianti di manipolazione e presenta intervalli termici vietati.
- 8 Per ridurre i valori di emissione dei gas di scarico sarebbe stato utilizzato un software in grado di riconoscere la modalità di prova e passare quindi ad un'altra modalità di funzionamento, con emissioni di gas di scarico più ridotte. Il software del tipo di motore avrebbe due diverse modalità di funzionamento in grado di controllare il ricircolo dei gas di scarico. Nel caso di esecuzione del ciclo di prova artificiale previsto per le prove in laboratorio, il software passerebbe ad una

modalità di funzionamento con emissioni di ossidi di azoto più ridotte. Tale software sarebbe utilizzato in tutti i motori del tipo OM 651.

- 9 Per ridurre i valori di emissione dei gas di scarico sarebbe inoltre stato utilizzato un cosiddetto intervallo termico. In presenza di basse temperature esterne, quest'ultimo avrebbe la funzione di ridurre il ricircolo dei gas di scarico, che serve a ridurre le emissioni di ossido di azoto. Il ricircolo dei gas di scarico verrebbe ridotto o disattivato completamente già a partire da temperature esterne di 9°C e inferiori, con un conseguente considerevole aumento delle emissioni di ossidi di azoto. Tale dispositivo sarebbe vietato.
- 10 Il motore sarebbe dotato della funzione «Bit 15», che disattiverebbe la funzione di depurazione dei gas di scarico dopo 26 km. Inoltre, a causa di un dispositivo di manipolazione, l'efficienza della funzione di depurazione dei gas di scarico si deteriorerebbe non appena il motore emette 17,6 grammi di ossido di azoto dopo l'avviamento. Inoltre, dopo 1.200 secondi la centralina di controllo del motore passerebbe alla modalità «sporca», vale a dire, a una modalità ad emissioni più elevate.
- 11 L'aggiornamento del software avrebbe comportato un ulteriore vizio, in quanto non avrebbe sanato il vizio iniziale di un impianto di manipolazione vietato. Al contrario, tale aggiornamento avrebbe generato un ulteriore vizio del veicolo, sotto forma di un deterioramento delle emissioni di ossido di azoto.
- 12 Il consumo di carburante e i valori di emissione dei gas di scarico del motore, misurati conformemente alla direttiva 80/1268/CEE, modificata dalla direttiva 1999/100/CE, sarebbero superiori rispetto alle informazioni contenute nel prospetto. Il maggiore consumo sarebbe, in media, di 2 litri per 100 km durante il normale utilizzo su strada e sarebbe indicativo dell'esistenza di un impianto di manipolazione.
- 13 La resistente avrebbe deliberatamente scelto di utilizzare l'impianto di manipolazione vietato.
- 14 L'atto fraudolento della resistente sarebbe all'origine della decisione di acquisto del ricorrente, il quale avrebbe subito un danno a causa dell'acquisto del veicolo non conforme ai requisiti di legge.
- 15 Sulla base di un chilometraggio totale minimo di 500 000 km e del chilometraggio al momento della presentazione del ricorso, risulterebbe un'indennità d'uso pari a EUR 953,35.

– *Argomenti della resistente*

- 16 La resistente sostiene, in sostanza, di non avere cagionato intenzionalmente un danno al ricorrente, né di averlo frodato.

- 17 Il veicolo disporrebbe di una valida omologazione CE e potrebbe essere utilizzato senza restrizioni. Già per tale motivo non sussisterebbe un danno, tanto più che il software del veicolo controverso sarebbe già stato aggiornato e, di conseguenza, il veicolo non disporrebbe più di un impianto di manipolazione vietato. Il contratto di compravendita non sarebbe economicamente svantaggioso per il ricorrente. Il veicolo non avrebbe subito una diminuzione di valore determinata dal vizio asserito e sarebbe conforme ai valori limite di ossido di azoto nell'ambito dei test previsti dalla legge. Quest'ultima sarebbe l'unica circostanza rilevante.
- 18 Nella fattispecie, non sussisterebbe una manipolazione al banco di prova, quale sembra essere stata constatata dalla giurisprudenza per i veicoli del gruppo VW. Il veicolo controverso non disporrebbe di un dispositivo di manipolazione in grado di riconoscere il banco di prova e, di conseguenza, produrre un diverso impatto sulle emissioni al banco di prova rispetto all'uso su strada.
- 19 Né il controllo del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura, né il termostato controllato del fluido di raffreddamento del veicolo, configurerebbero un impianto di manipolazione.
- 20 La necessaria determinazione dell'efficienza di un sistema di controllo delle emissioni non potrebbe essere al contempo un impianto di manipolazione.
- 21 Il ricircolo dei gas di scarico dovrebbe essere controllato tenendo conto delle condizioni complessive, allo scopo di ottenere una riduzione sufficiente di tutte le emissioni rilevanti, evitare danni al motore e al sistema di scarico e garantire il funzionamento sicuro del sistema.
- 22 Sarebbe necessario trovare un equilibrio tra le emissioni di ossido di azoto e le altre emissioni del motore. Esisterebbe un cosiddetto «trade-off» tra le emissioni di ossido di azoto e le emissioni di particolato, Il «trade-off» tra i diversi agenti inquinanti costituirebbe un elemento fondamentale nella progettazione del sistema di controllo delle emissioni. Il legislatore europeo avrebbe espressamente riconosciuto l'idea di un «trade-off» fissando valori limite misti.
- 23 Il sistema di controllo delle emissioni agirebbe in modo diverso a seconda delle diverse condizioni di funzionamento, fatto che sarebbe dovuto a ragioni tecniche e fisiche. I livelli di emissione del motore a freddo e a caldo non sarebbero ragionevolmente comparabili. In ogni caso, la configurazione tecnica di base del sistema di controllo delle emissioni non sarebbe un impianto di manipolazione se è basata su motivi tecnici, vale a dire, se si tratta di una progettazione tecnicamente giustificabile del sistema di controllo delle emissioni e il conflitto di obiettivi nella riduzione delle emissioni di cui trattasi è stato risolto in modo giustificabile.
- 24 Misurare la progettazione di base di un sistema di controllo delle emissioni in base al divieto degli impianti di manipolazione porterebbe all'irragionevole risultato che i costruttori rinuncerebbero a far funzionare i sistemi di controllo delle emissioni in condizioni ottimali con maggiore efficienza. Infatti, secondo tale

ipotesi, il funzionamento con minore efficienza sarebbe sempre un impianto di manipolazione che richiede una giustificazione e che, dal punto di vista del ricorrente, dovrebbe essere giustificato con motivi di protezione del motore, intesi in maniera restrittiva.

- 25 Gli argomenti del ricorrente concernenti il controllo del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura non consentirebbero di concludere per l'esistenza di un impianto di manipolazione vietato. Nell'intento del legislatore, il sistema di controllo delle emissioni non dovrebbe funzionare con la stessa efficacia a tutte le temperature.
- 26 Il fatto che in condizioni di funzionamento a caldo del motore siano applicati tassi di ricircolo dei gas di scarico diversi da quelli applicati, ad esempio, durante la fase di riscaldamento del motore, sarebbe dovuto a ragioni tecniche e fisiche e non sarebbe un indicatore di manipolazione. Il controllo del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura determinerebbe innanzitutto l'efficienza del sistema di controllo delle emissioni.
- 27 Il termostato controllato del fluido di raffreddamento non sarebbe un impianto di manipolazione vietato, già per il fatto che funzionerebbe allo stesso modo al banco di prova e su strada. Quando il motore è in condizioni di funzionamento a caldo, tale termostato non inciderebbe sull'efficacia del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento n. 715/2007.
- 28 Nella progettazione del termostato controllato del fluido di raffreddamento del veicolo controverso sarebbero stati presi in considerazione i rapporti tecnici dello stesso, i tassi di ricircolo dei gas di scarico, nonché l'intervallo di funzionamento a freddo e a caldo. Tale concezione rispetterebbe i requisiti normativi applicabili.
- 29 La regolazione del termostato del fluido di raffreddamento sarebbe una misura tecnicamente ragionevole e legittima, per cui non costituirebbe un impianto di manipolazione. In ogni caso, dal punto di vista della protezione del motore e dei componenti, nonché del funzionamento sicuro del veicolo, sarebbe giustificato configurare la regolazione del termostato del fluido di raffreddamento in modo da limitarne l'ambito di applicazione.
- 30 L'argomento del richiedente riguardo ad alcune funzioni sarebbe errato. Tali funzioni non sarebbero attive nel veicolo controverso. In particolare, non esisterebbero né una funzione che disattiva il sistema di depurazione dei gas di scarico dopo 26 km, né una che lo disattiva dopo 1.200 secondi, né una che lo disattiva dopo l'emissione di 17,6 grammi di ossido di azoto.
- 31 Per quanto riguarda le emissioni di ossido di azoto e la conformità al diritto, la resistente avrebbe adottato una concezione giuridica ragionevole, che escluderebbe qualsiasi intento doloso o fraudolento. Essa avrebbe legittimamente potuto ritenere che un sistema di regolazione dei gas di scarico in funzione della temperatura non costituisca un impianto di manipolazione ma che sarebbe comunque lecito per ragioni connesse alla protezione del motore.

- 32 Il chilometraggio totale medio previsto del veicolo in questione sarebbe stato di 200.000 km.
- 33 Finora il giudice ha proceduto all'assunzione di prove in ottemperanza alla misura istruttoria del 12 novembre 2021, disponendo una perizia scritta.

– *Motivazione del rinvio*

- 34 Ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la causa deve essere sottoposta alla Corte affinché si pronunci sulle questioni sollevate.
- 35 La risposta alla prima questione pregiudiziale è determinante ai fini della decisione. In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale, assumono rilievo anche la seconda e la terza questione. È concretamente possibile, ma non ancora certo, che rilevino anche le risposte alla quarta e alla quinta questione.
- 36 Dalla risposta alle questioni pregiudiziali, dipende se la resistente debba essere condannata, se sia eventualmente necessaria una previa assunzione di prove e, in caso affermativo, sulla base di quali asserzioni. Da essa dipende inoltre chi sopporti l'onere dell'impossibilità di chiarire fatti controversi e rilevanti ai fini della decisione, e chi sia tenuto alla corresponsione di un anticipo per le spese che potrebbero essere sostenute nell'ambito di un'assunzione di prove.
- 37 Il ricorrente ha diritto al risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB [codice civile tedesco], 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, qualora il veicolo controverso non rispetti le disposizioni del diritto dell'Unione con riferimento alle sue emissioni e/o qualora sul veicolo sia installato un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. In questo caso, la resistente avrebbe rilasciato un certificato di conformità non corretto ai sensi dell'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46.
- 38 Il giudice ritiene che la resistente debba, in linea di principio, essere comunque condannata a risarcire il danno subito dal ricorrente, qualora la circostanza che nell'esecuzione di un ciclo di prova secondo il NEDC con motore a caldo il veicolo del ricorrente emetta più di 180 mg di ossidi di azoto per chilometro nel «mix», contrasti con le disposizioni di diritto dell'Unione materia di emissioni, e/o il veicolo sia dotato di un sistema di commutazione o di comando vietato, che produce effetti sulle emissioni del veicolo.

*Sulla prima questione pregiudiziale*

- 39 Il giudice ritiene possibile, ma non ne è certo, che il veicolo controverso violi le disposizioni del diritto dell'Unione, in particolare l'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007, già per il fatto che, in base agli esiti attuali

dell'assunzione delle prove, se avviato a caldo, il motore emette più di 180 mg di ossidi di azoto per chilometro, anche nell'esecuzione di un ciclo di prova secondo il NEDC.

- 40 Esso ritiene, sulla base delle sentenze finora pronunciate dalla Corte, che il valore limite di ossido di azoto fissato dalla norma sulle emissioni Euro 5 si applichi anche qualora un veicolo a motore diesel sia sottoposto a una prova secondo il NEDC con il motore in condizioni di funzionamento a caldo, come nel caso di specie.
- 41 Da un lato, nella sua sentenza del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) la Corte dichiara che, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007, il costruttore deve produrre i veicoli in modo che i componenti che influiscono sulle emissioni, come il software in causa, permettano che il veicolo, nell'uso normale, rispetti i limiti di emissione stabiliti dal medesimo regolamento e dai relativi provvedimenti di attuazione. Poiché un percorso con «avviamento a caldo» del motore costituisce senza dubbio un uso tipico di un veicolo a motore diesel nel territorio dell'Unione europea, ciò potrebbe significare che il valore limite di 180 mg/km per le emissioni di ossido di azoto per i veicoli con motore diesel che rientrano nella norma sulle emissioni Euro 5 si applica anche qualora essi siano sottoposti a una prova secondo il NEDC con avviamento a caldo del motore.
- 42 Dall'altro, la norma Euro 5, non prevedeva valori limite assoluti. Piuttosto, erano stati fissati valori limite la cui conformità è stata verificata nell'ambito di una prova eseguita secondo le specifiche del NEDC e che di conseguenza (quantomeno è così che possono intendersi le prescrizioni relative ai valori limite), in tale prova dovevano essere rispettati solo nelle condizioni in cui è stato effettuato un ciclo di prova secondo il NEDC.
- 43 Una delle condizioni di prova secondo il NEDC è che la prova sia eseguita con un avviamento a freddo. Secondo i fatti presentati, una temperatura di combustione elevata è controproducente per ridurre le emissioni ossido di azoto. L'avviamento a caldo ha un impatto negativo sulle emissioni di ossido di azoto a causa del conseguente aumento delle temperature di combustione.
- 44 Si pone quindi la questione di stabilire se il valore limite di ossido di azoto secondo la norma sulle emissioni Euro 5 debba essere rispettato anche qualora l'esecuzione di una prova secondo il NEDC non sia effettuata con un avviamento a freddo, bensì con un avviamento a caldo. Se è vero che quanto statuito dalla Corte nelle sentenze del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, e Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571) potrebbe significare che sia questo il caso, il giudice non può dedurlo chiaramente da tali sentenze, rendendo così necessaria una pronuncia della Corte.
- 45 Se la prima questione pregiudiziale viene risolta in senso affermativo, il veicolo controverso non soddisfa le prescrizioni del diritto dell'Unione europea. In tal

caso, la resistente è responsabile del danno subito dal ricorrente e non occorre quindi rispondere alle altre questioni formulate nel dispositivo, quantomeno allo stato attuale.

*Sulla seconda, terza e quarta questione pregiudiziale*

- 46 In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale, per determinare la responsabilità della resistente nei confronti del ricorrente assume rilievo la questione se nel veicolo controverso sia installato un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento n. 715/2007. La risposta a tale questione è indispensabile per la valutazione definitiva della controversia.
- 47 Per quanto riguarda la seconda, la terza e la quarta questione pregiudiziale, occorre precisare quanto segue.

*Sulla questione se l'intervallo termico costituisca un impianto di manipolazione vietato*

- 48 Il ricorrente ha sostenuto, fatto sostanzialmente non contestato dalla resistente, che per ridurre i valori di emissione dei gas di scarico sarebbe stato utilizzato un intervallo termico vietato che, a basse temperature esterne, ridurrebbe o disattiverebbe del tutto il ricircolo dei gas di scarico che serve a ridurre le emissioni di ossido di azoto, per cui tali emissioni aumenterebbero considerevolmente.
- 49 La centralina che controlla l'apertura della valvola di ricircolo dei gas di scarico è un elemento di progetto ai sensi dell'articolo 3, punto 10 del regolamento n. 715/2007. Il ricircolo dei gas di scarico, la cui funzione viene modificata e, se necessario, attivata o disattivata in base all'apertura o alla chiusura della valvola di ricircolo dei gas di scarico, fa parte del sistema di controllo delle emissioni (cfr. sentenza della Corte del 17 dicembre 2020, CLCV e a. [impianto di manipolazione su motore diesel], C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 68 e 90). La quantità di gas di scarico immessa in un nuovo processo di combustione mediante il ricircolo dei gas di scarico è controllata, tra l'altro, dalla temperatura.
- 50 Se si parte dall'ipotesi che un elemento di progetto in un veicolo rilevi diversi parametri ai sensi dell'articolo 3, punto 10 del regolamento n. 715/2007 al fine di modulare i parametri del processo di combustione nel motore in funzione dell'esito di tale rilevamento, riduca *sempre* l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni e costituisca quindi un impianto di manipolazione ai sensi di tale disposizione, qualora la modulazione dei parametri del processo di combustione risultanti dal rilevamento da parte dell'elemento di progetto aumenti le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, gli ossidi di azoto, pur riducendo al contempo le emissioni di una o più altre sostanze nocive, come gli idrocarburi, si tratta in tal caso di un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007.

- 51 Se per contro si parte dal presupposto che un elemento di progetto in un veicolo rilevi diversi parametri ai sensi dell'articolo 3, punto 10 del regolamento n. 715/2007 al fine di modulare i parametri del processo di combustione nel motore in funzione dell'esito di tale rilevamento *non riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni, o la riduca solo in presenza di determinate condizioni* e costituisca quindi un impianto di manipolazione ai sensi di tale disposizione, qualora la modulazione dei parametri del processo di combustione risultante dal rilevamento da parte dell'elemento di progetto aumenti le emissioni di una determinata sostanza nociva, ad esempio, gli ossidi di azoto, ma riduca al contempo le emissioni di una o più altre sostanze nocive, come gli idrocarburi, non si potrebbe ipotizzare senz'altro un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007.
- 52 In base all'esposizione relativa ai fatti finora presentata, la temperatura di combustione è determinata dalla quantità di gas di scarico che viene immessa in un nuovo processo di combustione. Se la temperatura di combustione aumenta, le emissioni di ossido di azoto del veicolo aumentano. Per contro, una temperatura di combustione più elevata riduce i consumi e di conseguenza anche le emissioni di anidride carbonica, che sono proporzionali ai consumi, nonché le emissioni di monossido di carbonio, idrocarburi, particolato e metano, nocivo per il clima.
- 53 Dalla perizia risulta che l'esperto ha eseguito due prove secondo il NEDC. La prima prova è stata eseguita immediatamente dopo l'avviamento a freddo del motore. La seconda prova è stata eseguita a motore decisamente caldo, con conseguente temperatura di combustione più elevata.
- 54 Dai valori misurati raccolti in occasione di entrambe le prove, il giudice conclude che, se le emissioni di ossido di azoto vengono ridotte abbassando la temperatura di combustione, ad esempio mediante un ricircolo dei gas di scarico, l'impatto negativo in termini di emissioni di ossido di azoto è sostituito da quello connesso all'aumento delle emissioni di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>), monossido di carbonio (CO), idrocarburi (HC), particolato e metano (CH<sub>4</sub>).
- 55 Il giudice non è in grado di valutare quale di tali inconvenienti debba essere preferibile e in quale delle due prove l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni fosse maggiore o minore rispetto all'altra. Tale valutazione, che deve essere effettuata in conformità al diritto dell'Unione, spetta alla Corte.
- 56 Il giudice è a conoscenza della giurisprudenza della Corte nelle sentenze del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, e Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571), secondo cui un controllo della temperatura del ricircolo dei gas di scarico che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione previsti dal regolamento n. 715/2007 solo all'interno dell'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento ed è ammissibile solo in presenza di condizioni rigorose.

- 57 Dalla sentenza della Corte del 17 dicembre 2020 [CLCV e a. (impianto di manipolazione su motori diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040] si può dedurre, mutatis mutandis, che nel caso di funzionamento della valvola di ricircolo dei gas di scarico in condizioni normali di utilizzo, anche le emissioni di anidride carbonica dei veicoli sarebbero state ridotte, come nel caso delle procedure di omologazione.
- 58 Al punto 36 della sentenza della Corte del 14 luglio 2022 (GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570) viene dichiarato quanto segue «[d]i conseguenza, dal 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». Tale constatazione figura negli stessi termini 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] concerneva gli impianti di manipolazione. In nessuna di tali sentenze la Corte ha affrontato la questione specifica, oggetto della presente causa.
- 59 Nel caso di specie, contrariamente alle succitate sentenze, secondo gli esiti delle misurazioni di cui dispone il giudice, si tratta del fatto che la riduzione delle emissioni di ossido di azoto risultante dall'abbassamento della temperatura di combustione attraverso il ricircolo dei gas di scarico, è associata ad un aumento di altre emissioni, come, ad esempio, le emissioni di monossido di carbonio, di idrocarburi, di metano e di particolato.
- 60 Nelle sue sentenze concernenti il controllo del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura la Corte non ha ancora stabilito, quantomeno espressamente, in presenza di quali condizioni, tenuto conto degli effetti contrastanti sulle emissioni delle diverse sostanze nocive di cui trattasi nel caso di specie, una modulazione del funzionamento di una parte del sistema di controllo delle emissioni riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

*Sulla questione se il termostato del fluido di raffreddamento costituisca un impianto di manipolazione vietato*

- 61 Il termostato controllato del fluido di raffreddamento è un elemento del sistema di controllo delle emissioni ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007. La centralina che attiva e disattiva il termostato del fluido di raffreddamento e ne controlla l'apertura e la chiusura a determinate temperature, a seconda delle condizioni di funzionamento del veicolo, è un elemento di progetto ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 10, del regolamento n. 715/2007 [cfr. sentenza della Corte del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (impianto di manipolazione per motori diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punti 90 e 68].

- 62 Occorre chiarire se tale centralina costituisca un impianto di manipolazione, dal momento che, secondo l'argomentazione della resistente, l'attivazione del termostato del fluido di raffreddamento mantiene, quantomeno in determinate circostanze, la temperatura del motore, e quindi anche la temperatura di combustione, a un livello più basso e più a lungo rispetto a quando è disattivato, il che comporta effetti contrari rispetto a quelli sopra descritti.
- 63 Come già esposto in precedenza, e contestato dalla resistente, il ricorrente sostiene che per ridurre i valori di emissione dei gas di scarico sarebbe stato utilizzato un software in grado di individuare la modalità di prova e passare quindi ad un'altra modalità di funzionamento, che porterebbe a valori di emissione di gas di scarico più ridotti.
- 64 Tale dispositivo può essere utilizzato solo per esercitare un'influenza sui parametri del processo di combustione, dal momento che nel veicolo controverso non è installato un dispositivo di post-trattamento dei gas di scarico, quale un catalizzatore SCR. Un eventuale filtro antiparticolato diesel non è rilevante al riguardo.
- 65 Di conseguenza, per quanto riguarda il dispositivo di commutazione di cui alla fattispecie, si pone la questione se, e in quale misura, tale commutazione possa ridurre l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni e costituire di conseguenza un impianto di manipolazione.
- 66 Lo stesso vale per gli argomenti del ricorrente relativi alla funzione «Bit 15», al deterioramento dell'efficienza del sistema di depurazione dei gas di scarico e al passaggio del dispositivo di controllo per la gestione del motore in modalità «sporca» dopo 1 200 secondi, che costituiscono, laddove sono presenti, dispositivi di commutazione utilizzati per influenzare i parametri di combustione.
- 67 Al riguardo, le questioni pregiudiziali formulate nel dispositivo della decisione, relative alla necessaria interpretazione della nozione di riduzione dell'efficacia del sistema di controllo delle emissioni, si pongono allo stesso modo per le ragioni sopra esposte.
- 68 In mancanza di una risposta alle questioni pregiudiziali, gli argomenti del ricorrente non consentono di procedere né all'assunzione di prove, né alla condanna della resistente. In mancanza di una risposta alle questioni pregiudiziali, gli argomenti della resistente non consentono di respingere il ricorso.

#### ***Sulla quinta questione pregiudiziale***

- 69 Già nella fase attuale del procedimento, occorre considerare la possibilità che, in ultima analisi, determinate condizioni per l'esistenza di un impianto di manipolazione nel veicolo controverso non siano dimostrabili né confutabili. In questo caso, il giudice deve chiarire a chi incombe l'onere della prova con riferimento alle condizioni di cui trattasi.

- 70 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] inducono ad esaminare se la ripartizione dell'onere della prova prevista dal diritto tedesco in materia di impianti di manipolazione sia compatibile con il diritto dell'Unione.
- 71 In base al diritto tedesco, l'onere della prova è ripartito in modo che l'acquirente del veicolo deve provare pienamente tutte le condizioni di fatto relative all'esistenza di un dispositivo di manipolazione. Infatti, egli è tenuto a dimostrare sia l'esistenza di un danno, sia la violazione di una legge di tutela. In caso di risposta negativa alla prima questione pregiudiziale, entrambe presuppongono l'installazione di un impianto di manipolazione. Le disposizioni della direttiva 2007/46 in esame nel caso di specie, che mirano a tutelare individualmente qualsiasi acquirente di un veicolo per il quale deve essere rilasciato un certificato di conformità configurano, del resto, una siffatta legge di tutela.
- 72 In mancanza di una presentazione di documenti e della divulgazione delle programmazioni, alle quali la resistente non è in linea di principio tenuta in base alla legge tedesca, l'esistenza di un impianto di manipolazione può essere dimostrata solo mediante test effettivi secondo il principio del «trial and error», i quali sono molto dispendiosi.
- 73 L'assunzione delle prove relative all'esistenza di un impianto di manipolazione potrebbe costare come minimo EUR 10 000 e se richiede approfondimento, i costi possono aumentare sensibilmente. Gli acquirenti che non dispongono di un'assicurazione tutela giudiziaria spesso non possono, o possono difficilmente, far fronte agli anticipi sulle spese previsti ai sensi del diritto processuale civile tedesco per procedere all'assunzione delle prove e potrebbero rinunciare a far valere i propri diritti.
- 74 Dall'articolo 18, paragrafo 1, dall'articolo 26, paragrafo 1, e dall'articolo 46 della direttiva 2007/46 discende che, qualora un impianto di manipolazione vietato sia installato sul veicolo dell'acquirente, quest'ultimo gode di un diritto al risarcimento del danno da parte del costruttore [ cfr., 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 91 e 93 ].
- 75 Occorre chiarire se e in quale misura tale ripartizione dell'onere della prova nel diritto tedesco sia compatibile con il principio di effettività del diritto dell'Unione e che cosa sia applicabile al riguardo con riferimento al diritto dell'Unione.
- 76 È vero che, allo stato attuale del procedimento, non è ancora possibile prevedere in quale misura gli argomenti delle parti necessiteranno di essere accertate e quale sarà l'evoluzione di un eventuale provvedimento istruttorio nella presente controversia. Pertanto non risulta neppure chiaro in quale misura la problematica sopra esposta si porrà in relazione all'onere della prova.

- 77 Tuttavia, nell'ipotesi di una nuova assunzione di prove, si porrebbero le summenzionate questioni, segnatamente, quella di sapere a chi chiedere un anticipo sulle spese possibilmente elevato e a svantaggio di chi va l'eventuale indeterminabilità di specifici elementi di fatto che richiedono una prova.
- 78 In ragione della presente domanda di pronuncia pregiudiziale, ci si deve già attendere un ritardo procedurale di almeno due anni prima che la Corte si pronunci. Non è ragionevole pretendere che le parti sollevino tali questioni solo in una fase successiva del procedimento a causa di ulteriori ritardi procedurali di almeno due anni associati ad una nuova domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte.
- 79 Le questioni di cui trattasi possono facilmente trovare soluzione nella attesa sentenza della Corte. Sarebbe incompatibile con la tutela giurisdizionale effettiva garantita in uno spazio di libertà, sicurezza e giustizia (cfr. articolo 67, TFUE) non presentare la quinta questione pregiudiziale nell'ambito della presente domanda.
- 80 Conformemente all'articolo 267 del TFUE, in linea di principio sono oggetto di rinvio solo le questioni la cui risposta sia considerata necessaria dal giudice del rinvio per la pronuncia della sentenza. Nella fattispecie, non è ancora stato stabilito se una risposta alle questioni sia assolutamente necessaria. Tuttavia, per le ragioni sopra esposte, il giudice considera la quinta questione pregiudiziale ricevibile.

DOCUMENTO D'AMBITO