

Causa C-667/23

**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:

Gruß Verwaltungs-GmbH

FO

AT

PV

QZ

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 del rinvio 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 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

Codice civile (BGB), in particolare, articoli 276, 823, 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: il veicolo VW T6 Caravelle 2.0 TDI è stato immesso in commercio con un motore diesel di tipo EA288, fabbricato dalla resistente. La ricorrente ha acquistato il veicolo come veicolo nuovo commercializzato nell'Unione europea al prezzo di EUR 38 185. È pacifico che, al momento dell'acquisto del veicolo fosse presente un cosiddetto intervallo termico. Al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico viene progressivamente ridotta. Ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx (ossidi di azoto) durante il funzionamento del veicolo al di fuori dell'intervallo termico.
- 3 La ricorrente ritiene di essere stata danneggiata in modo doloso e fraudolento. Ella considera l'intervallo termico un impianto di manipolazione vietato e sostiene che sarebbe altresì presente un sistema di rilevamento del banco di prova vietato. La ricorrente chiede il risarcimento del danno per un importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia tuttavia pari o superiore a EUR 9 546,25 (pari al 25% del prezzo di acquisto) e, in subordine, il pagamento di EUR 5 727,75 (pari al 15% del prezzo di acquisto).
- 4 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa nega la presenza di un sistema di rilevamento del banco di prova. Per quanto riguarda l'intervallo termico, la resistente sostiene infine che esso coprirebbe uno spettro tra +12°C e ca. +39°C. Essa fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt [ufficio federale per la motorizzazione].
- 5 Secondo procedimento: il veicolo VW Passat Variant Comfortline 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. Il ricorrente, ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 93 350 km al prezzo di EUR 13 930, finanziando l'acquisto con un prestito ottenuto dalla Volkswagen Bank.

- 6 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli sostiene che la funzione di rilevamento del banco di prova non sarebbe autorizzata e afferma l'esistenza di un ulteriore impianto di manipolazione vietato, sotto forma di intervallo termico. Il ricorrente chiede la corresponsione di un importo di EUR 2 089,50 (pari al 15% del prezzo di acquisto) oltre al rimborso del costo di finanziamento nella misura di EUR 409,20.
- 7 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. Essa ammette che il rilevamento del banco di prova sarebbe utilizzato dal software affinché l'NSK si rigeneri completamente sul banco di prova prima di un percorso di prova NEDC e si rigeneri in momenti precisi nell'ambito del NEDC. Ciò permetterebbe di concentrare il processo di misurazione sulle emissioni di Nox generate durante il NEDC, evitando che siano riprese le emissioni di NOx dei cicli precedenti o che non siano considerate le emissioni di NOx generate durante il ciclo. Inoltre, il rilevamento del banco di prova avrebbe come conseguenza un aumento della temperatura dell'NSK nel NEDC immediatamente prima del primo evento di rigenerazione dell'NSK, in funzione della temperatura dei gas di scarico e dell'invecchiamento dell'NSK. La resistente sostiene che il rilevamento del banco di prova sarebbe autorizzato, in quanto non produrrebbe un effetto misurabile sulle emissioni di Nox, quantomeno non un effetto rilevante con riferimento ai valori di soglia. Essa ritiene che anche 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. La resistente fa valere in via cautelare un errore inevitabile sul precetto e invoca al riguardo un'omologazione ipotetica del Kraftfahrtbundesamt.
- 8 Terzo 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. Ciò comporta un aumento delle emissioni di NOx (ossidi di azoto) durante il funzionamento normale del veicolo. Il ricorrente ha acquistato il veicolo, con un chilometraggio di 20 km, al prezzo di EUR 25 300.
- 9 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli sostiene che la funzione di rilevamento del banco di prova non sarebbe autorizzata e afferma inoltre l'esistenza di un ulteriore impianto di manipolazione vietato, sotto forma di intervallo termico. Il ricorrente chiede il risarcimento di un importo rimesso alla discrezione del giudice, che sia tuttavia pari o superiore a EUR 6 325 (pari al 25% del prezzo di acquisto) e, in subordine, il pagamento di EUR 3 795 (pari al 15% del prezzo di acquisto).

- 10 La resistente chiede il rigetto del ricorso. A sua difesa, essa fa valere gli stessi argomenti addotti nel secondo procedimento.
- 11 Quarto procedimento: il veicolo VW New Golf Sportsvan Highline 1.6 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. Il ricorrente ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 0 km, al prezzo di EUR 22 500.
- 12 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli sostiene che la funzione di rilevamento del banco di prova non sarebbe autorizzata e afferma inoltre l'esistenza di ulteriori impianti di manipolazione vietati, tra cui un intervallo termico. Il ricorrente chiede la corresponsione di EUR 14 743,22 (rimborso del prezzo di acquisto, al netto dell'indennità d'uso di EUR 7 756,78 per i 120 661 km percorsi al momento della proposizione del ricorso), a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo e, in subordine, il pagamento di EUR 3 500 (pari al 15% del prezzo di acquisto).
- 13 La resistente chiede che il ricorso sia respinto. A sua difesa, essa fa valere gli stessi argomenti addotti nel secondo procedimento.
- 14 Quinto procedimento: il veicolo VW Sharan 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. Il ricorrente ha acquistato l'autoveicolo, con un chilometraggio di 15 468 km, al prezzo di EUR 42 980.
- 15 Il ricorrente ritiene di essere stato danneggiato dalla resistente in modo doloso e fraudolento. Egli sostiene che la funzione di rilevamento del banco di prova non sarebbe autorizzata e afferma inoltre l'esistenza di ulteriori impianti di manipolazione vietati, segnatamente, un intervallo termico e una funzione di disattivazione, in funzione dei giri, del sistema di depurazione dei gas di scarico e del catalizzatore SCR. Il ricorrente chiede la corresponsione di EUR 27 313,47 (rimborso del prezzo di acquisto, al netto dell'indennità d'uso di EUR 15 666,53 per i 103 714 km percorsi al momento dell'udienza) a fronte della consegna e del trasferimento del veicolo. In subordine, egli chiede la corresponsione di EUR 6 447 (pari al 15% del prezzo di acquisto) e di dichiarare che la resistente sia tenuta a risarcire al convenuto ulteriori futuri danni causati dagli impianti di manipolazione vietati.
- 16 La resistente chiede il rigetto del ricorso. Essa ritiene che né il rilevamento al banco di prova, né l'intervallo termico sarebbero qualificabili come impianti manipolazione vietati. La resistente ammette che il rilevamento al banco di prova avrebbe come effetto, durante un ciclo al banco di prova, di mantenere una modalità di funzionamento con una percentuale di ricircolo dei gas di scarico più elevata dopo che il catalizzatore SCR ha raggiunto la temperatura di funzionamento di +200°C, mentre su strada, in tale circostanza, si passerebbe a

una modalità di funzionamento con una percentuale di ricircolo dei gas di scarico più ridotta. Il rilevamento al banco di prova avrebbe inoltre come conseguenza che, nel NEDC, il dosaggio di AdBlue nel convertitore catalitico SCR inizierebbe già a partire da una temperatura di funzionamento di circa 130°C, anziché di circa 150°C nel funzionamento reale su strada. La resistente sostiene che tutto ciò non produrrebbe un effetto misurabile sulle emissioni di NOx, quantomeno non un effetto rilevante con riferimento ai valori di soglia. Per quanto concerne l'intervallo termico, essa sostiene che il ricircolo dei gas di scarico sarebbe attivo al 100% tra -24 °C e +70 °C. 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

- 17 Osservazioni introduttive: nel primo 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. Negli altri quattro procedimenti vi è quantomeno un significativo indizio in tal senso, sotto forma del rilevamento del banco di prova.
- 18 Nel veicolo di cui al primo procedimento, il ricircolo dei gas di scarico viene ridotto, al massimo, a partire da una temperatura ambiente di +12 °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.
- 19 Inoltre, in tale 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.
- 20 Negli altri quattro procedimenti è controverso se l'intervallo termico e/o il rilevamento del banco di prova comportino un aumento delle emissioni in condizioni di guida normale. 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.
- 21 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.

- 22 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.
- 23 Una violazione della normativa europea sulle emissioni da parte della resistente sussiste, nel primo procedimento, sotto forma di un intervallo termico vietato, e negli altri quattro procedimenti un significativo indizio in tal senso è costituito dal rilevamento del banco di prova.
- 24 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.
- 25 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 seconda questione pregiudiziale verte su tale problematica.
- 26 Sulle questioni pregiudiziali nello specifico: le osservazioni del giudice del rinvio al riguardo corrispondono, in sostanza, a quelle relative alla prima e alla terza questione sollevate dalla domanda di pronuncia pregiudiziale C-666/23 (cfr. punti da 25 a 34 e da 40 a 47 della sintesi della presente domanda di pronuncia pregiudiziale).