

Resistente: Repubblica federale di Germania

con l'intervento di: Volkswagen AG

### Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'articolo 9, paragrafo 3, della Convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale <sup>(1)</sup>, firmata ad Aarhus il 25 giugno 1998 e approvata, a nome della Comunità europea, con la decisione 2005/370/CE del Consiglio, del 17 febbraio 2005, in combinato disposto con l'articolo 47 della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea debba essere interpretato nel senso che, in linea di principio, le associazioni ambientaliste sono legittimate ad impugnare in via giurisdizionale un provvedimento con il quale sia consentita la produzione di veicoli diesel dotati di impianti di manipolazione — eventualmente in violazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del 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 <sup>(2)</sup>.
- 2) In caso di risposta affermativa alla prima questione:
  - a) Se l'articolo 5, paragrafo 2, del 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 debba essere interpretato nel senso che, con riguardo alla questione della necessità di un impianto di manipolazione ai fini della protezione del motore da danni o avarie e del funzionamento sicuro dei veicoli, sia determinante, in linea di principio, lo stato dell'arte della tecnologia ovvero quanto sia tecnicamente realizzabile al momento del rilascio dell'omologazione CE.
  - b) Se, oltre allo stato dell'arte della tecnologia, debbano essere prese in considerazione altre circostanze che possono determinare la liceità di un impianto di manipolazione, anche se, valutato soltanto alla luce del rispettivo stato dell'arte attuale della tecnologia, non si giustificerebbe «per la necessità» ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), del 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.

<sup>(1)</sup> Decisione del Consiglio, del 17 febbraio 2005, relativa alla conclusione, a nome della Comunità europea, della convenzione sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU 2005, L 124, pag. 1).

<sup>(2)</sup> GU 2007, L 171, pag. 1.

### Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Amtsgericht Düsseldorf (Germania) il 3 dicembre 2019 — VZ e a. / Eurowings GmbH

(Causa C-880/19)

(2020/C 87/08)

Lingua processuale: il tedesco

### Giudice del rinvio

Amtsgericht Düsseldorf

### Parti

Ricorrente: VZ e a.

Resistente: Eurowings GmbH

### Questioni pregiudiziali

- 1) Se l'articolo 5, paragrafo 1, lettera c), punto iii), del regolamento (CE) n. 261/2004 <sup>(1)</sup> debba essere interpretato nel senso che il volo alternativo ivi indicato, il quale consente al passeggero di partire non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto, debba aver luogo dallo stesso punto di partenza del collegamento aereo prenotato ovvero se sia invece ipotizzabile una partenza da un aeroporto diverso.

- 2) Nel caso in cui sia ipotizzabile anche una partenza da un diverso aeroporto, se rilevi unicamente il fatto che la partenza abbia luogo non più di un'ora prima dell'orario programmato, a prescindere dalla durata del trasporto del passeggero verso l'aeroporto ovvero se la differenza temporale debba essere calcolata anche tenendo conto del trasporto del passeggero verso l'aeroporto.

---

(<sup>1</sup>) Regolamento (CE) n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91 (GU 2004, L 46, pag. 1).

---

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dall'Audiencia Provincial de Barcelona (Spagna) il 3 dicembre 2019 — Sumal, S.L. / Mercedes Benz Trucks España, S.L.**

(Causa C-882/19)

(2020/C 87/09)

*Lingua processuale: lo spagnolo*

**Giudice del rinvio**

Audiencia Provincial de Barcelona

**Parti nel procedimento principale**

*Attrice:* Sumal, S.L.

*Convenuta:* Mercedes Benz Trucks España, S.L.

**Questioni pregiudiziali**

- A) Se la dottrina dell'unità economica che deriva dalla giurisprudenza della stessa Corte di giustizia dell'Unione europea giustifichi l'estensione della responsabilità della società controllante alla società controllata oppure se tale dottrina si applichi solo ai fini di estendere la responsabilità delle società controllate alla società controllante.
- B) Se la nozione di unità economica debba essere estesa nell'ambito dei rapporti infragruppo facendo esclusivamente riferimento a fattori relativi al controllo o se possa fondarsi anche su altri criteri, tra cui il fatto che la società controllata abbia potuto trarre beneficio dalle infrazioni.
- C) Nel caso in cui sia riconosciuta la possibilità di estendere la responsabilità della società controllante alla società controllata, quali siano i relativi requisiti.
- D) Se la risposta alle precedenti questioni fosse favorevole a riconoscere l'estensione alle società controllate della responsabilità delle società controllanti per le condotte poste in essere da queste ultime, se sia compatibile con tale orientamento della Corte di giustizia una norma nazionale, come l'articolo 71, paragrafo 2, della legge sulla tutela della concorrenza, che contempla unicamente la possibilità di estendere la responsabilità della società controllata alla società controllante, purché sussista una situazione di controllo della società controllante sulla società controllata.

---

**Domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg (Germania) il 10 dicembre 2019 — CF, DN / Repubblica di Germania**

(Causa C-901/19)

(2020/C 87/10)

*Lingua processuale: il tedesco*

**Giudice del rinvio**

Verwaltungsgerichtshof Baden-Württemberg