

*albeit duly approved in accordance with this directive, present a serious risk to road safety, public health or environmental protection*¹¹⁵, shall immediately inform the approval authority that granted the vehicle approval". L'autorità di omologazione è intesa (considerando 26, definizione), come l'autorità nazionale competente ad emettere certificati di omologazione. Questa norma chiarisce che la campagna di richiamo deve prendere a riferimento i tre rischi sopra indicati i quali non operano in condizioni subalterne.

La risposta del costruttore, in dipendenza di un alto livello di pericolo deve essere del tutto tempestiva. La decisione va presa dall'organo costituito dal produttore dopo le valutazioni sopra indicate. Occorre, poi, avere a disposizione, un numero di parti di ricambio sufficiente per effettuare un primo raggio di interventi.

Un minimo di disponibilità di 40-50% permette un serio avvio della campagna.

¹¹⁵ Road safety, public health e environmental protection sono i tre rischi che obbligano il costruttore di una vettura ad intervenire.

I rischi alla circolazione ed alla salute sono trattati, oltre che (in generale) dalla normativa sui prodotti pericolosi (direttiva 2001/95/CE), nello specifico dal codice della strada e dalle norme sulla sicurezza passiva (v. ad es. la c.d. pedestrian directive, in relazione agli urti frontali contro i pedoni 2003/102/CE).

Il rischio all'ambiente trova una regolamentazione di base nella direttiva 70/220/CEE, che integra la direttiva sulle omologazioni 70/156/CEE, la quale ha stabilito gli step per pervenire ad un controllo ed abbattimento delle emissioni dei gas di scarico. La direttiva 70/220/CEE è poi stata implementata da altre direttive, tese ad un costante miglioramento della condizioni ambientali. Si è, pertanto, pervenuti a prevedere (art. 2 direttiva 98/69/CE) che dal 1° gennaio 2000 gli Stati membri non possono concedere l'omologazione CE ai veicoli che non rispettano i requisiti ivi previsti e che i certificati di conformità previsti dall'art. 7 della direttiva 70/56/CEE per l'immatricolazione delle vetture non sono più validi se accompagnano vetture nuove non rispondenti a detti requisiti. L'efficienza di funzionamento dei meccanismi di controllo delle emissioni (OBD) deve essere assicurata per tutta la normale vita utile dei veicoli in condizioni di normale utilizzazione, tali condizioni sono fissate dalla direttiva 98/69/CE in 80.000 Km o 5 anni elevati dal 2005 a 100.000 Km.. Emerge qui il concetto di efficienza di determinati particolari per un periodo **convenzionalmente indicato come vita media** (concetto molto simile a quello anglosassone di ragionevole durata del bene). L'inefficienza di questi particolari altera le stesse condizioni di omologazione. Se ne potrebbe inferire che tutta la materia della sicurezza vada parametrata alla vita normale dell'autovettura. Diversa misura viene indicata nella responsabilità da prodotto, ove la responsabilità si perpetua sul più ampio periodo di 10 anni. Il periodo fissato dalla normativa sulle emissioni appare una indicazione più specifica ed attinente all'autovettura (il concetto di vita normale è ripresa da altre direttive in materia di inquinamento veicolare), rispetto a quella della responsabilità da prodotto.

È intuitivo a questo punto notare come il produttore debba assicurare la presenza sul mercato dell'after market dei ricambi per un periodo congruo oltre la cessazione della produzione del prodotto e che il distributore non debba acquisire per la rivendita prodotti dei quali non ha dal produttore "la garanzia" della disponibilità delle parti di ricambio. La questione non attiene però specificatamente alla problematica della circolazione del prodotto sicuro od a quello della garanzia dei beni di consumo, quanto allo stesso presupposto della qualità di bene commerciale. La messa in commercio di un prodotto del quale non può essere effettuata la riparazione per assenza delle parti di ricambio pregiudica la fruibilità del prodotto, il quale potrebbe essere giudicato funzionalmente inidoneo allo scopo cui è destinato (nel qual caso opererebbe la disciplina dell'*aliud pro alio*) e giustificare la richiesta da parte del consumatore di risoluzione del contratto anche al di fuori dei termini di garanzia. Sotto altro profilo, anche le ragioni del distributore potrebbe essere pregiudicate dall'assenza sul mercato di parti di ricambio, perché questi potrebbe essere soggetto alla richiesta di risoluzione del contratto da parte del consumatore, ma non poter poi ribaltare le conseguenze negative di tale richiesta sul produttore ove quest'ultimo non sia più presente sul mercato o sia straniero (extra UE). La scelta di distribuire prodotti deve pertanto implicare anche "la garanzia" della disponibilità sull'after market dei ricambi; si ricorda che nel settore della meccanica è prassi prevedere la presenza di ricambi per 10 anni dalla cessazione della produzione del bene¹¹⁶. La normativa U.S.A. in

¹¹⁶ Circa corretti obblighi informativi a proposito del prodotto, delle sue caratteristiche, dei rischi, della presenza sul mercato di un servizio post vendita, v. Direttiva 2005/29/CE sulle pratiche commerciali sleali.

tema di recall prevede l'obbligo di intervento per veicoli con vetustà sino a 10 anni.

Particolare cura va usata per il recupero delle parti, stabilendo una procedura simile alla garanzia ove la parte sostituita è tenuta separata ed avviata alla riparazione o smaltimento (sullo smaltimento dei veicoli, v. Dir. 2000/53/CE, end of life).

Raggiunto un sufficiente target, la campagna può essere chiusa e dati gli avvisi necessari alle autorità.

10. La sicurezza del prodotto

L'obbligazione di sicurezza impone al produttore l'immissione sul mercato di un bene di consumo che deve presentarsi sicuro nell'uso normale (vedi definizione di prodotto sicuro dell'art. 2, lettera b, DGSP), non deve presentare, quindi, rischi latenti.

Per la DGSP il rischio è una *ipotetica, ma sufficientemente concreta, possibilità* del prodotto di causare lesioni alle persone od alle cose nell'ambito di un normale utilizzo, valutata attraverso un calcolo probabilistico. Questa situazione è già sufficiente a realizzare la violazione della normativa¹¹⁷.

La DGSP è una normativa orizzontale operante a livello comunitario, attuata in Italia attraverso il D. Lgs. 172/04¹¹⁸.

La pericolosità costituisce fattispecie penalmente rilevante (v. art. 11, D.P.R. 172/04) in quanto l'interesse protetto è quello della collettività. Rileva, pertanto, un "problema" tecnico che è presente su un numero di prodotti non circoscritto ad un limitato (e conosciuto) ambito (se

¹¹⁷ Può anche essere rinvenuta nella disciplina della garanzia per i vizi, applicabile anche a vizi meramente potenziali, v. Cass. 6089/00.

¹¹⁸ Che ha abrogato il D. Lgs. 115/95, attuativo della direttiva 92/59/CEE.