

SENTENZA DELLA CORTE (Grande Sezione)

21 marzo 2023 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Omologazione dei veicoli a motore – Direttiva 2007/46/CE – Articolo 18, paragrafo 1 – Articolo 26, paragrafo 1 – Articolo 46 – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Articolo 5, paragrafo 2 – Veicoli a motore – Motore diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Valvola di ricircolo dei gas di scarico (valvola EGR) – Riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) limitata da un “intervallo termico” – Impianto di manipolazione – Tutela degli interessi del singolo acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito – Diritto al risarcimento per illecito civile nei confronti del costruttore del veicolo – Modalità di calcolo del risarcimento – Principio di effettività – Articolo 267 TFUE – Ricevibilità – Ricorso alla Corte da parte di un giudice monocratico»

Nella causa C-100/21,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg, Germania), con decisione del 12 febbraio 2021, pervenuta in cancelleria il 17 febbraio 2021, nel procedimento

QB

contro

Mercedes-Benz Group AG, già Daimler AG,

LA CORTE (Grande Sezione),

composta da K. Lenaerts, presidente, L. Bay Larsen, vicepresidente, A. Arabadjiev, A. Prechal, K. Jürimäe e P.G. Xuereb (relatore), presidenti di sezione, M. Ilešič, N. Piçarra, I. Jarukaitis, A. Kumin, N. Jääskinen, N. Wahl, I. Ziemele, Z. Csehi e O. Spineanu-Matei, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: M. Krausenböck, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all’udienza dell’8 marzo 2022,

considerate le osservazioni presentate:

- per QB, da P. Franz, N. Gellert, R. Ghaffari, R. Klinger, K. Meiser e A. Pacura, Rechtsanwälte;
- per la Mercedes-Benz Group AG, da M. Ruttloff, U. Soltész, E. Wagner e N. Wimmer, Rechtsanwälte;
- per il governo tedesco, da J. Möller e D. Klebs, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da M. Huttunen, M. Noll-Ehlers e K. Talabér-Ritz, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 2 giugno 2022,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, e dell'articolo 46 della 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), come modificata dal regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione, del 7 maggio 2009 (GU 2009, L 118, pag. 13) (in prosieguo: la «direttiva quadro»), in combinato disposto con 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 (GU 2007, L 171, pag. 1), nonché dell'articolo 267, secondo comma, TFUE.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra QB e la Mercedes-Benz Group AG, già Daimler AG, un costruttore di automobili, in merito al diritto al risarcimento fatto valere da QB e al calcolo dell'importo dell'indennizzo che gli è eventualmente dovuto a causa dell'acquisto di un veicolo a motore diesel dotato di un software che riduce il ricircolo dei gas inquinanti di tale veicolo in funzione della temperatura esterna non conforme alle prescrizioni derivanti dal diritto dell'Unione.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva quadro

3 La direttiva quadro è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1), con effetto dal 1° settembre 2020. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti della controversia nel procedimento principale, rimane ad essa applicabile tale direttiva quadro.

4 Ai sensi del considerando 3 della suddetta direttiva quadro:

«I requisiti tecnici applicabili ai sistemi, ai componenti, alle entità tecniche e ai veicoli dovrebbero essere armonizzati e specificati in atti normativi. Tali atti normativi dovrebbero in primo luogo tendere a garantire un elevato livello di sicurezza stradale, protezione della salute, protezione dell'ambiente, efficienza energetica e protezione contro gli usi non autorizzati».

5 L'articolo 1 della medesima direttiva quadro così disponeva:

«La presente direttiva stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo d'applicazione e dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche destinati a tali veicoli, al

fine di semplificarne l'immatricolazione, la vendita e la messa in circolazione all'interno della Comunità.

(...)

Specifici requisiti tecnici relativi alla costruzione e al funzionamento di veicoli sono stabiliti in applicazione della presente direttiva con atti normativi, il cui elenco tassativo figura nell'allegato IV».

6 L'articolo 3 della direttiva quadro, ai suoi punti 5 e 36, così recitava:

«Ai fini della presente direttiva e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, salvo altrimenti in essi disposto, si intende per:

(...)

5. “omologazione CE”, la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI;

(...)

36. “certificato di conformità”, il documento di cui all'allegato IX, rilasciato dal costruttore e attestante che un veicolo appartenente alla serie del tipo omologato a norma della presente direttiva è conforme a tutti gli atti normativi al momento della sua produzione».

7 L'articolo 4 di tale direttiva quadro era così formulato:

«1. Gli Stati membri assicurano che i costruttori che richiedono un'omologazione rispettino gli obblighi previsti dalla presente direttiva.

2. Gli Stati membri rilasciano un'omologazione soltanto per i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

3. Gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli, dei componenti e delle entità tecniche conformi alle disposizioni della presente direttiva.

(...))».

8 L'articolo 8, paragrafo 6, di detta direttiva quadro prevedeva quanto segue:

«L'autorità di omologazione informa senza indugio le omologhe autorità degli altri Stati membri circa ogni rifiuto o revoca dell'omologazione di un veicolo, specificando i motivi della decisione».

9 Ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, della medesima direttiva quadro:

«Il costruttore informa immediatamente lo Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE di qualsiasi modifica delle informazioni figuranti nel fascicolo di omologazione. Tale Stato membro decide la procedura da seguire conformemente alle disposizioni del presente capo. Se necessario, lo Stato membro può decidere, in consultazione con il costruttore, che deve essere rilasciata una nuova omologazione CE».

10 L'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva quadro così disponeva:

«Il costruttore titolare di una scheda di omologazione CE di un veicolo rilascia un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo completo, incompleto o completato, fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato.

(...)».

11 L'articolo 26, paragrafo 1, di tale direttiva quadro era del seguente tenore:

«Fatti salvi gli articoli 29 e 30, gli Stati membri immatricolano e autorizzano la vendita o la messa in circolazione dei soli veicoli accompagnati da un valido certificato di conformità rilasciato a norma dell'articolo 18.

(...)».

12 L'articolo 30, paragrafo 1, della suddetta direttiva quadro così recitava:

«Se uno Stato membro che ha rilasciato l'omologazione CE constata che nuovi veicoli, sistemi, componenti o entità tecniche accompagnati da un certificato di conformità o recanti un marchio di omologazione non sono conformi al tipo da esso omologato, adotta i provvedimenti necessari, compresa, se necessario, la revoca dell'omologazione, affinché i veicoli, i sistemi, i componenti o le entità tecniche prodotti siano messi in conformità con il tipo omologato. L'autorità di omologazione di tale Stato membro comunica alle autorità omologhe degli altri Stati membri i provvedimenti presi».

13 L'articolo 46 della medesima direttiva quadro stabiliva quanto segue:

«Gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della presente direttiva e, in particolare, dei divieti di cui all'articolo 31 o derivanti da esso, e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, parte I, e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Le sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri informano la Commissione [europea] di tali disposizioni entro il 29 aprile 2009 e provvedono a notificare al più presto qualsiasi modifica successiva».

14 L'allegato IX della direttiva quadro descriveva il contenuto del certificato di conformità CE. Il punto 0 del medesimo allegato enunciava quanto segue:

«Il certificato di conformità è una dichiarazione che il costruttore del veicolo rilascia all'acquirente che attesta che il veicolo acquistato rispetta la legislazione in vigore nell'Unione europea al momento in cui esso è stato costruito.

Il certificato di conformità permette inoltre alle autorità competenti degli Stati membri di immatricolare i veicoli senza dover chiedere al richiedente di corredare la domanda di una documentazione tecnica supplementare.

(...)».

Regolamento n. 715/2007

15 Ai sensi dei considerando 1, 5, 6 e 17 del regolamento n. 715/2007:

«(1) (...) Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero dunque essere armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente.

(...)

(5) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione europea, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli. (...)

(6) In particolare, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto [(NOx)] (...).

(...)

(17) È necessario un metodo normalizzato di misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli in modo da evitare ostacoli tecnici al commercio tra Stati membri. Clienti e utenti devono anche disporre di informazioni oggettive e precise».

16 L'articolo 1, paragrafo 1, di tale regolamento prevede quanto segue:

«Il presente regolamento fissa i requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore ("veicoli") e parti di ricambio, come i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, riguardo alle loro emissioni».

17 L'articolo 3, punto 10, di detto regolamento così dispone:

«Nell'ambito delle finalità del presente regolamento e dei suoi provvedimenti di attuazione si applicano le seguenti definizioni:

(...)

10) "impianto di manipolazione": ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo».

18 L'articolo 4, paragrafi da 1 e 3, del medesimo regolamento è così formulato:

«1. I costruttori dimostrano che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione. I costruttori dimostrano inoltre che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.

Tali obblighi comprendono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in condizioni d'uso.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione. (...)

(...)

3. I costruttori precisano le emissioni di biossido di carbonio ed i dati relativi al consumo di carburante in un documento consegnato all'acquirente del veicolo al momento dell'acquisto».

19 L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 è del seguente tenore:

«1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, soddisfi il presente regolamento e i relativi provvedimenti d'attuazione.

2. L'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Tale divieto non si applica quando:

a) l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli;

(...)».

20 L'articolo 13 di tale regolamento prevede quanto segue:

«1. Gli Stati membri fissano le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento da parte dei costruttori e adottano le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. (...)

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

(...)

d) l'impiego di impianti di manipolazione.

(...)».

Diritto tedesco

21 L'articolo 823 del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile; in prosieguo: il «BGB») prevede quanto segue:

«1. Chiunque illecitamente leda, con dolo o negligenza, la vita, l'integrità fisica, la salute, la libertà, la proprietà o un altro diritto è tenuto a risarcire all'altro il danno che ne deriva.

2. Lo stesso obbligo incombe a colui che violi una legge intesa a tutelare i terzi. Qualora sia possibile, in base al contenuto della legge, una sua violazione anche senza colpa, l'obbligo di risarcimento sorge soltanto in caso di colpa».

22 L'articolo 348 della Zivilprozessordnung (codice di procedura civile; in prosieguo: la «ZPO») così dispone:

«(1) Il collegio giudicante civile delibera tramite uno dei suoi membri in qualità di giudice monocratico. (...)

(...)

(3) Il giudice monocratico rimette la controversia al collegio giudicante civile per la decisione, qualora:

1. la sua trattazione presenti particolari complessità in punto di fatto o di diritto,
2. la causa rivesta un'importanza fondamentale, oppure
3. le parti ne facciano richiesta congiunta.

Il collegio giudicante riassume la causa quando sono soddisfatte le condizioni previste nella prima frase, punto 1 o 2. Il collegio delibera con ordinanza, dopo aver sentito le parti. È escluso un nuovo trasferimento al giudice monocratico.

(...))».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

23 Il 20 marzo 2014, QB ha acquistato presso l'Auto Y GmbH, un autoveicolo usato della marca Mercedes-Benz, modello C 220 CDI, dotato di un motore diesel di generazione Euro 5, con un chilometraggio di 28 591 km, al prezzo di EUR 29 999. Tale veicolo, immesso sul mercato dal costruttore di automobili Daimler, è stato immatricolato per la prima volta il 15 marzo 2013.

24 Detto veicolo è dotato di un software di programmazione del motore che riduce il tasso di ricircolo dei gas di scarico qualora le temperature esterne si collochino al di sotto di una certa soglia, con conseguente aumento delle emissioni di NOx. In tal modo, tale ricircolo è pienamente efficace solo se la temperatura esterna non scende al di sotto di tale soglia (in prosieguo: l'«intervallo termico»). A tal riguardo, sono oggetto di discussione tra le parti nel procedimento principale la temperatura esterna esatta al di sotto della quale interviene la riduzione del predetto tasso di ricircolo e la portata di tale riduzione.

25 QB ha proposto ricorso dinanzi al Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg, Germania), il giudice del rinvio, chiedendo il risarcimento del danno che la Mercedes-Benz Group gli avrebbe causato dotando il veicolo in questione di impianti di manipolazione, vietati in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

26 Dinanzi a tale organo giurisdizionale, le parti nel procedimento principale hanno quindi discusso della questione se il veicolo di cui trattasi sia munito di siffatti impianti illeciti, della portata di un eventuale diritto al risarcimento di QB e dell'eventuale imputazione, all'importo del risarcimento, del beneficio derivante per QB dall'uso di tale veicolo.

27 Il giudice del rinvio ritiene che l'intervallo termico costituisca un impianto di manipolazione illecito, a norma dell'articolo 3, punto 10, e dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Infatti, il tasso di ricircolo dei gas di scarico del veicolo di cui trattasi e, pertanto,

l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni sarebbero già ridotte ad una temperatura esterna superiore a 0 gradi Celsius, sebbene tale temperatura faccia parte dei «modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo», ai sensi del citato articolo 3, punto 10.

28 Tale giudice considera altresì che, prima facie, l'eccezione prevista dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 non si applica alla controversia nel procedimento principale, dal momento che solo i rischi immediati di danni che generano un pericolo concreto al momento della guida del veicolo sono tali da giustificare l'uso di un impianto di manipolazione [sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 114]. Orbene, esso dubita che un intervallo termico avente lo scopo di impedire la formazione di depositi nel motore e quindi di prevenirne l'usura soddisfi le rigorose condizioni di applicazione di tale eccezione.

29 Secondo il giudice del rinvio, a QB potrebbe essere riconosciuto un diritto al risarcimento in applicazione dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, che richiede una mera negligenza. Tuttavia, tale disposizione presupporrebbe la violazione di una legge intesa alla tutela di terzi, il che significa, secondo la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), che essa è volta alla tutela del singolo o di un gruppo di persone contro la violazione di uno specifico interesse giuridico. A tal riguardo, sarebbe sufficiente che detta legge sia stata adottata allo scopo di conferire una tutela giuridica a tale singolo o a tale gruppo di persone, anche se essa riguarda principalmente la tutela di un interesse generale. Inoltre, detta disposizione implicherebbe che il pericolo, contro il quale si presume che la stessa legge conferisca una tutela, si concretizzi in un pregiudizio concreto e che la persona o le persone concretamente lese rientrino nell'ambito di applicazione *ratione personae* della legge di cui trattasi. Pertanto, il giudice del rinvio si chiede se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva quadro nonché l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 riguardino, oltre alla tutela di interessi generali, anche quella degli interessi di un singolo, acquirente di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione, in particolare qualora tale veicolo sia munito di un impianto di manipolazione vietato in forza di quest'ultima disposizione.

30 Sussisterebbero interpretazioni divergenti su tali questioni nella giurisprudenza e nella dottrina tedesche. Il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) riterrebbe che gli atti dell'Unione adottati ai fini dell'armonizzazione dei requisiti tecnici applicabili ai veicoli mirino principalmente ad un elevato livello di sicurezza stradale nonché di tutela della salute e dell'ambiente. Inoltre, l'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 non mirerebbe a tutelare il diritto all'autodeterminazione economica del singolo acquirente di un veicolo.

31 Al contrario, diversi tribunali dei Länder riterrebbero che l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva quadro nonché l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 abbiano altresì come scopo la tutela individuale dell'acquirente di un veicolo. Infatti, uno degli obiettivi del certificato di conformità sarebbe, in base all'allegato IX della direttiva quadro, che il costruttore di un veicolo assicura all'acquirente di tale veicolo che quest'ultimo è conforme alle disposizioni di legge applicabili nell'Unione al momento della sua fabbricazione. Tale certificato avrebbe altresì l'obiettivo di facilitare la procedura amministrativa di immatricolazione e la libera circolazione delle merci all'interno dell'Unione.

32 Nell'ipotesi in cui si ritenesse che le disposizioni citate al punto 29 della presente sentenza tutelino soltanto interessi giuridici generali e non gli interessi particolari degli acquirenti, il giudice del rinvio si chiede, peraltro, se il principio di effettività possa esigere che qualsiasi colpa, intenzionale o per negligenza, commessa da un costruttore di automobili immettendo sul mercato

veicoli dotati di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 sia sanzionata con la possibilità, per l'acquirente interessato, di far valere un diritto al risarcimento fondato sulla responsabilità per illecito civile del suddetto costruttore.

33 A tal riguardo, secondo il Landgericht Stuttgart (Tribunale del Land, Stoccarda, Germania), l'applicabilità dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB è fondata sul fatto che, nell'interesse di un'applicazione effettiva del diritto dell'Unione, sarebbe necessario prevedere sanzioni di diritto civile in caso di violazione delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione.

34 Nel caso in cui QB possa avvalersi di un diritto al risarcimento del danno in forza dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, il giudice del rinvio si chiede se sia necessario, al fine di dare concreta attuazione alle disposizioni del diritto dell'Unione applicabili nel caso di specie, che il beneficio derivante dall'uso del veicolo in questione non sia imputato a tale diritto al risarcimento o lo sia solo in misura limitata. Tale questione sarebbe altresì oggetto di opinioni divergenti nella giurisprudenza e nella dottrina tedesche, anche in merito all'influenza che il divieto di indebito arricchimento potrebbe avere sulla predetta imputazione.

35 In proposito, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) riterrebbe, da un lato, tenuto conto del divieto di indebito arricchimento previsto dal diritto tedesco in materia di risarcimento, che la persona lesa non debba trovarsi in una condizione migliore rispetto a quella in cui si sarebbe trovata in assenza dell'evento dannoso e, dall'altro, che debbano essere imputati al diritto al risarcimento unicamente i benefici connessi a detto evento, senza esonerare in modo sproporzionato l'autore del danno. Per contro, a giudizio di diversi tribunali dei Länder, il beneficio derivante dall'uso di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito può essere imputato al diritto al risarcimento.

36 Infine, il giudice del rinvio, che statuisce in composizione monocratica nel procedimento principale, rileva che, ai sensi dell'articolo 348, paragrafo 3, primo periodo, punti 1 e 2, della ZPO, il giudice monocratico iniziale è tenuto a rinviare la controversia al collegio giudicante civile per la decisione qualora la causa presenti particolare complessità in punto di fatto o di diritto o rivesta un'importanza fondamentale. Il giudice monocratico non disporrebbe di alcun potere discrezionale al riguardo. Più in particolare, dalla giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) risulterebbe che, quando un giudice monocratico adisce la Corte con un rinvio pregiudiziale senza aver previamente rinviato la controversia al collegio giudicante civile per la decisione, tale giudice viola il principio costituzionale del giudice naturale precostituito per legge, sancito dall'articolo 101, paragrafo 1, secondo periodo, del Grundgesetz (Legge fondamentale).

37 Orbene, ad avviso del giudice del rinvio, l'articolo 267, secondo comma, TFUE osta a un siffatto obbligo di rinvio al collegio giudicante civile. Certamente, nella sua sentenza del 13 dicembre 2018, Rittinger e a. (C-492/17, EU:C:2018:1019), la Corte avrebbe dichiarato che la domanda di pronuncia pregiudiziale di un giudice monocratico è ricevibile dal punto di vista del diritto dell'Unione, indipendentemente dal rispetto o meno delle norme processuali nazionali. Tuttavia, la Corte non avrebbe esaminato la questione se detto articolo 267, secondo comma, osti a una disposizione nazionale che limita la possibilità di sottoporle una siffatta domanda.

38 Ciò premesso, il Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, l'articolo 46 della [direttiva quadro] in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del [regolamento n. 715/2007] siano parimenti volti a tutelare gli interessi dei singoli acquirenti di veicoli a motore.

In caso di risposta affermativa:

2) Se sia parimenti ricompreso l'interesse del singolo acquirente di un veicolo a non acquistare un veicolo non conforme alle prescrizioni di diritto dell'Unione e che sia, in particolare, dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del [regolamento n. 715/2007].

In caso di risposta negativa alla prima questione:

3) Se sia incompatibile con il diritto dell'Unione il fatto che un acquirente, il quale abbia involontariamente acquistato un veicolo immesso in commercio dal costruttore munito di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del [regolamento n. 715/2007], possa far valere nei confronti del costruttore del veicolo il proprio diritto al risarcimento del danno da illecito civile, in particolare anche alla restituzione del prezzo d'acquisto corrisposto per il veicolo contestualmente alla consegna e al trasferimento del veicolo stesso in via eccezionale nel solo caso in cui il costruttore abbia agito in modo doloso e fraudolento.

In caso di risposta affermativa:

4) Se il diritto dell'Unione esiga la sussistenza di un diritto dell'acquirente di un veicolo al risarcimento per illecito civile nei confronti del costruttore del veicolo per qualsiasi attività colpevole (negligente o dolosa) di quest'ultimo riguardante l'immissione in commercio di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del [regolamento n. 715/2007].

Indipendentemente dalla risposta alle questioni pregiudiziali da 1 a 4:

5) Se sia incompatibile con il diritto dell'Unione il fatto che l'acquirente del veicolo sia tenuto, in base alla normativa nazionale, a riconoscere un'indennità per l'uso effettivo del veicolo in caso di restituzione, da parte del costruttore, del prezzo di acquisto di un veicolo immesso in commercio con un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del [regolamento n. 715/2007] previ consegna e trasferimento del veicolo stesso.

In caso di risposta negativa:

6) Se sia incompatibile con il diritto dell'Unione il fatto che tale beneficio derivato dall'uso venga calcolato sulla base del prezzo totale, senza operare alcuna detrazione in ragione della diminuzione di valore del veicolo determinata dalla presenza di un impianto illecito di manipolazione e/o in considerazione dell'uso non intenzionale da parte dell'acquirente di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione.

Indipendentemente dalla risposta alle questioni pregiudiziali da 1 a 6:

7) Se l'articolo 348, paragrafo 3, della ZPO debba essere disapplicato nella parte riguardante l'emanazione di decisioni di rinvio pregiudiziale ex articolo 267, [secondo comma], TFUE, ove risulti incompatibile con il potere di rinvio dei giudici nazionali previsto da quest'ultima disposizione».

Sulle domande di riapertura della fase orale del procedimento

39 In seguito alla presentazione delle conclusioni dell'avvocato generale, il governo tedesco e la Mercedes-Benz Group hanno chiesto, con atti depositati presso la cancelleria della Corte rispettivamente l'11 e il 14 luglio 2022, che fosse disposta la riapertura della fase orale del procedimento, in applicazione dell'articolo 83 del regolamento di procedura della Corte.

40 A sostegno della sua domanda, la Mercedes-Benz Group afferma, in sostanza, che l'avvocato generale ha erroneamente ritenuto, al paragrafo 49 delle sue conclusioni, che il possesso di un veicolo che non rispetti le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di tutela dell'ambiente, con emissioni di gas inquinanti che superano i valori limite fissati, provochi un danno morale a tale acquirente. Infatti, l'esistenza di un eventuale danno morale non sarebbe stata sollevata dal giudice nazionale e non sarebbe stata oggetto di discussione tra le parti.

41 Nella sua domanda, il governo tedesco fa in sostanza valere, da un lato, che le conclusioni dell'avvocato generale si basano su elementi nuovi, non ancora oggetto di discussione tra le parti, in quanto fanno riferimento all'allegato IX della direttiva quadro e al punto 0 di quest'ultima. Dall'altro, tale governo contesta la validità di detto punto 0.

42 Inoltre, il suddetto governo rileva il suo disaccordo con le conclusioni dell'avvocato generale, in quanto esse disconoscerebbero i rapporti esistenti tra la direttiva quadro e la direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (GU 1999, L 171, pag. 12). Da un lato, sarebbe incompatibile con l'economia generale di quest'ultima direttiva concedere al consumatore un diritto al risarcimento per colpa semplice. Dall'altro, un certificato di conformità, ai sensi della direttiva quadro, non può essere considerato equivalente a una garanzia del costruttore.

43 A tale riguardo, occorre ricordare, da un lato, che lo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e il regolamento di procedura non prevedono la possibilità, per gli interessati di cui all'articolo 23 di tale Statuto, di formulare osservazioni in risposta alle conclusioni presentate dall'avvocato generale (sentenza del 16 novembre 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim e a., da C-748/19 a C-754/19, EU:C:2021:931, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

44 Dall'altro, ai sensi dell'articolo 252, secondo comma, TFUE, l'avvocato generale presenta pubblicamente, con assoluta imparzialità e in piena indipendenza, conclusioni motivate sulle cause che, conformemente allo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, richiedono il suo intervento. La Corte non è vincolata né a tali conclusioni né alle motivazioni attraverso le quali l'avvocato generale giunge a formularle. Di conseguenza, il disaccordo di una parte con le conclusioni dell'avvocato generale, qualunque siano le questioni da esso ivi esaminate, non può costituire, di per sé, un motivo che giustifichi la riapertura della fase orale del procedimento (sentenza del 16 novembre 2021, Prokuratura Rejonowa w Mińsku Mazowieckim e a., da C-748/19 a C-754/19, EU:C:2021:931, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

45 È vero che, conformemente all'articolo 83 del regolamento di procedura, la Corte, in qualsiasi momento, sentito l'avvocato generale, può disporre la riapertura della fase orale del procedimento, in particolare se essa non si ritiene sufficientemente edotta o quando, dopo la chiusura di tale fase, una parte ha prodotto un fatto nuovo, tale da influenzare in modo decisivo la decisione della Corte, oppure quando la causa deve essere decisa sulla base di un argomento che non è stato oggetto di discussione tra gli interessati.

46 Tuttavia, nel caso di specie, la Corte rileva che essa dispone di tutti gli elementi necessari per statuire e che la presente causa non deve essere decisa sulla base di argomenti che non siano stati oggetto di discussione tra gli interessati. Infine, le due domande di riapertura della fase orale del

procedimento, di cui al punto 39 della presente sentenza, non rivelano alcun fatto nuovo che possa avere un'influenza decisiva sulla decisione che la Corte è chiamata ad adottare in tale causa.

47 Ciò considerato, la Corte ritiene, sentito l'avvocato generale, che non occorra disporre la riapertura della fase orale del procedimento.

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla ricevibilità

48 Con la sua settima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 267, secondo comma, TFUE debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale in forza della quale un giudice monocratico è tenuto, segnatamente in ragione dell'importanza fondamentale di una causa di cui è investito, a trasmettere tale causa a un collegio giudicante civile composto da tre giudici e a rinunciare a rivolgere esso stesso una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte nell'ambito di detta causa.

49 La Mercedes-Benz Group sostiene che tale questione è irricevibile in quanto, nell'ambito di una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la Corte non è competente a pronunciarsi sulla compatibilità del diritto nazionale con il diritto dell'Unione.

50 Il governo tedesco sostiene che una risposta della Corte alla suddetta questione non è necessaria affinché il giudice del rinvio possa pronunciarsi sulla controversia nel procedimento principale.

51 Secondo la Commissione, la questione se il diritto nazionale consenta o meno ad un giudice monocratico di investire la Corte di una domanda di pronuncia pregiudiziale non è rilevante per statuire su tale controversia, che riguarda l'esistenza di un diritto al risarcimento, fatto valere dall'acquirente di un veicolo contro un costruttore di automobili, a causa della presenza, in tale veicolo, di un impianto di manipolazione vietato in forza dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Inoltre, tale questione sarebbe ipotetica, dal momento che dalla decisione di rinvio risulterebbe che la controversia nel procedimento principale non è stata oggetto di ricorso al momento in cui è stata adita la Corte.

52 Occorre ricordare che, per giurisprudenza costante, nell'ambito della cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, allorché le questioni sollevate riguardano l'interpretazione del diritto dell'Unione, la Corte, in via di principio, è tenuta a statuire (sentenza del 15 luglio 2021, *The Department for Communities in Northern Ireland*, C-709/20, EU:C:2021:602, punto 54 e giurisprudenza ivi citata).

53 Ne consegue che le questioni vertenti sul diritto dell'Unione godono di una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una questione pregiudiziale posta da un giudice nazionale è possibile solo quando appaia in modo manifesto che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con l'effettività o con l'oggetto della causa principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure, ancora, qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni che le vengono

sottoposte [sentenza del 24 novembre 2020, Openbaar Ministerie (Falso in atti), C-510/19, EU:C:2020:953, punto 26 e giurisprudenza ivi citata].

54 Nel caso di specie, occorre constatare che la settima questione verte sull'interpretazione dell'articolo 267, secondo comma, TFUE e che il giudice del rinvio non ha esposto le ragioni per le quali l'interpretazione di tale disposizione è necessaria per consentirgli di dirimere la controversia di cui è investito. Infatti, egli si è limitato ad affermare che la competenza del giudice monocratico a sottoporre alla Corte la presente domanda di pronuncia pregiudiziale potrebbe essere contestata. Per contro, egli non precisa quale sarebbe l'incidenza sulla decisione di rinvio o, se del caso, sulla decisione che conclude il procedimento, dell'eventuale vizio di procedura derivante dal fatto che un giudice monocratico ha adito la Corte in via pregiudiziale senza rinviare la causa principale ad un organo giudicante in composizione collegiale. In particolare, dalla decisione di rinvio non risulta che quest'ultima, in tale fase del procedimento, sia stata oggetto di un ricorso nell'ambito del quale si sostiene che essa è inficiata da tale vizio.

55 Pertanto, la settima questione deve essere dichiarata irricevibile.

Nel merito

Osservazioni preliminari

56 In primo luogo, occorre ricordare che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 definisce l'«impianto di manipolazione» come «ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo».

57 Nel caso di specie, dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che il software di cui al punto 24 della presente sentenza ha stabilito un intervallo termico mediante il quale il ricircolo dei gas di scarico è pienamente efficace solo se la temperatura esterna non scende al di sotto di una determinata soglia. A tal riguardo, il giudice del rinvio precisa che il tasso di ricircolo dei gas di scarico e, pertanto, l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni sarebbero già ridotte a partire da una temperatura esterna superiore a 0 gradi Celsius, vale a dire una temperatura che rientra nei modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo, ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

58 Con riferimento ad un intervallo termico analogo a quello di cui trattasi nel procedimento principale, la Corte ha dichiarato che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che un dispositivo che garantisce il rispetto dei valori limite di emissione previsti da detto regolamento solo quando la temperatura esterna si colloca tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine a cui si circola è inferiore a 1 000 metri costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale articolo 3, punto 10 (v., in tal senso, sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 47).

59 A tal riguardo, il giudice del rinvio rileva che l'esatta temperatura esterna al di sotto della quale interviene la riduzione del tasso di ricircolo dei gas di scarico e la portata di tale riduzione sono oggetto di discussione tra le parti nel procedimento principale. Va nondimeno ricordato che, nell'ambito del procedimento ex articolo 267 TFUE, basato sulla netta separazione di funzioni tra i giudici nazionali e la Corte, l'accertamento e la valutazione dei fatti costituenti l'oggetto della

controversia nel procedimento principale, nonché l'interpretazione e l'applicazione del diritto nazionale, rientrano nella competenza esclusiva del giudice nazionale (sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 29 e giurisprudenza ivi citata). Spetta dunque al giudice del rinvio decidere eventualmente se, alla luce delle precisazioni fornite dalla giurisprudenza citata al punto 58 della presente sentenza, il software menzionato al punto 24 di quest'ultima costituisce un «impianto di manipolazione» ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

60 In secondo luogo, a norma dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, è vietato l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. Tuttavia, tale divieto conosce tre eccezioni, tra cui quella, la sola rilevante secondo il giudice del rinvio, di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a). Essa concerne il caso in cui «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli».

61 Nei limiti in cui prevede un'eccezione al divieto di utilizzo di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, deve essere interpretato restrittivamente (sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 50).

62 Dalla formulazione stessa di tale disposizione risulta che, per rientrare nell'eccezione da essa prevista, la necessità di un impianto di manipolazione deve giustificarsi non solo in termini di protezione del motore contro danni o avarie, ma anche per il funzionamento sicuro del veicolo. Infatti, tenuto conto dell'impiego, in tale disposizione, della congiunzione coordinativa «e», quest'ultima deve essere interpretata nel senso che le condizioni da essa previste sono cumulative (sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 61).

63 A tal riguardo, il divieto previsto dall'articolo 5, paragrafo 2, primo periodo, sarebbe privato del suo contenuto e di qualsiasi effetto utile se i costruttori fossero autorizzati a dotare gli autoveicoli di siffatti impianti di manipolazione al solo scopo di proteggere il motore di tali veicoli dalla formazione di incrostazioni e dall'invecchiamento [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 113].

64 Pertanto, un software come quello di cui trattasi nel procedimento principale, sebbene debba essere qualificato come impianto di manipolazione, può essere giustificato in base a tale eccezione solo qualora sia dimostrato che tale impianto risponde strettamente all'esigenza di evitare i rischi immediati di danni o di avarie al motore, causati da un malfunzionamento di un componente del sistema di ricircolo dei gas di scarico, di gravità tale da generare un pericolo concreto al momento della guida del veicolo munito di detto dispositivo (v., in tal senso, sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 62).

65 Inoltre, in merito ad un intervallo termico analogo a quello di cui trattasi nel procedimento principale, la Corte ha dichiarato che, sebbene l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007 non imponga formalmente altre condizioni ai fini dell'applicazione dell'eccezione prevista da tale disposizione, resta il fatto che un impianto di manipolazione che, in condizioni normali di circolazione, dovrebbe funzionare per la maggior parte dell'anno affinché il motore sia protetto da danni o avarie e sia garantito il funzionamento sicuro del veicolo, si porrebbe manifestamente in contrasto con l'obiettivo perseguito da detto regolamento, al quale la citata disposizione consente di derogare solo in circostanze molto specifiche, e finirebbe per arrecare un

pregiudizio sproporzionato al principio stesso della limitazione delle emissioni di NOx da parte dei veicoli (sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 63).

66 La Corte ha quindi concluso che un impianto di manipolazione del genere non può essere giustificato in base a tale disposizione. Infatti, ammettere che un siffatto impianto di manipolazione possa rientrare nell'eccezione prevista da detta disposizione porterebbe a rendere tale eccezione applicabile per la maggior parte dell'anno nelle condizioni reali di guida prevalenti nel territorio dell'Unione, di modo che il principio del divieto di siffatti impianti di manipolazione, sancito da detto articolo 5, paragrafo 2, primo periodo, potrebbe, in pratica, essere applicato meno spesso di detta eccezione (sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punti 64 e 65).

67 Spetta al giudice del rinvio procedere alle valutazioni di fatto necessarie ai fini dell'applicazione delle condizioni ricordate ai punti da 60 a 66 della presente sentenza.

Sulle questioni prima e seconda

68 Con le sue questioni prima e seconda, alle quali occorre rispondere congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva quadro, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 debbano essere interpretati nel senso che essi tutelano, oltre agli interessi generali, gli interessi particolari del singolo acquirente di un veicolo a motore nei confronti del costruttore del medesimo qualora tale veicolo sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi di quest'ultima disposizione.

69 Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che tali questioni sono motivate dal fatto che, secondo tale giudice, l'esercizio, da parte del singolo acquirente di un autoveicolo non conforme al diritto dell'Unione, del diritto al risarcimento previsto dall'articolo 823, paragrafo 2, del BGB presuppone la violazione di una legge intesa a tutelare terzi.

70 Per quanto riguarda l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, occorre ricordare che l'obiettivo perseguito da detto regolamento consiste, come risulta dai considerando 1 e 6 di quest'ultimo, nel garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente e, più specificamente, nel ridurre notevolmente le emissioni di NOx dei veicoli a motore diesel per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite in termini di inquinamento [sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, punto 43 e giurisprudenza ivi citata]. Il divieto sancito dall'articolo 5, paragrafo 2, primo periodo, del suddetto regolamento, di usare impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, mira proprio a limitare le emissioni di gas inquinanti e a contribuire in tal modo all'obiettivo di tutela dell'ambiente perseguito da detto regolamento [v., in tal senso, sentenza dell'8 novembre 2022, Deutsche Umwelthilfe (Omologazione dei veicoli a motore), C-873/19, EU:C:2022:857, punto 57].

71 Si deve pertanto considerare che quest'ultima disposizione persegue, al pari del regolamento in cui si inserisce, un obiettivo generale consistente nel garantire un livello elevato di tutela dell'ambiente.

72 Come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 40 delle sue conclusioni, è nel perseguimento di tale obiettivo generale che si iscrive l'obbligo per i costruttori, previsto all'articolo 4, paragrafo 3, del regolamento n. 715/2007, di fornire all'acquirente del veicolo, al momento dell'acquisto di quest'ultimo, un documento che indichi i dati delle emissioni di anidride carbonica e del consumo di carburante. Infatti, tale obbligo mira, come si può dedurre dal

considerando 17 di tale regolamento, a che i consumatori e gli utenti ricevano informazioni oggettive e precise quanto al carattere più o meno inquinante dei veicoli al momento di effettuare le proprie decisioni di acquisto.

73 Ciò premesso, al fine di rispondere alle questioni prima e seconda, occorre ricollocare il regolamento n. 715/2007 nel contesto in cui esso si inserisce. A tal riguardo, l'articolo 5 di tale regolamento deve essere esaminato non solo alla luce delle diverse disposizioni di detto regolamento, ma anche del quadro normativo dell'omologazione dei veicoli a motore all'interno dell'Unione in cui si inserisce il medesimo regolamento [v., in tal senso, sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, punto 75].

74 L'articolo 3, punto 5, della direttiva quadro definiva l'«omologazione CE» di un veicolo a motore, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, come la «procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle disposizioni amministrative e alle prescrizioni tecniche pertinenti della [direttiva quadro] e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI» di detta direttiva quadro. Il citato allegato IV, intitolato «Elenco degli atti normativi che fissano i requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», indica, nella parte I, intitolata «Elenco degli atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (Euro 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni».

75 Va altresì ricordato che l'articolo 4, paragrafo 3, primo comma, della direttiva quadro stabiliva che gli Stati membri immatricolano o autorizzano la vendita o la messa in circolazione soltanto dei veicoli conformi alle disposizioni della stessa direttiva quadro.

76 Infine, l'articolo 4, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 prevede che i costruttori dimostrino che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nell'Unione sono stati omologati conformemente a tale regolamento e ai suoi provvedimenti di attuazione.

77 Dalle disposizioni citate ai punti da 74 a 76 della presente sentenza discende, da un lato, che i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva quadro devono essere oggetto di omologazione e, dall'altro, che tale omologazione può essere rilasciata solo se il tipo di veicolo in questione soddisfa le disposizioni del regolamento n. 715/2007, in particolare quelle relative alle emissioni, di cui fa parte l'articolo 5 di tale regolamento (sentenza del 14 luglio 2022, Porsche Inter Auto e Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punto 52).

78 Oltre a tali requisiti relativi all'omologazione CE a carico dei costruttori, questi ultimi sono anche tenuti a rilasciare al singolo acquirente di un veicolo un certificato di conformità. Infatti, l'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva quadro prevedeva che i costruttori rilasciassero, nella loro qualità di detentori di un'omologazione CE di un veicolo, un certificato di conformità per accompagnare ciascun veicolo completo, incompleto o completato fabbricato conformemente al tipo di veicolo omologato.

79 Orbene, in base all'articolo 26, paragrafo 1, di tale direttiva quadro, il certificato di cui trattasi è obbligatorio ai fini dell'immatricolazione e della vendita o della messa in circolazione di un veicolo. Tale obbligo trova spiegazione nella circostanza che detto certificato, secondo la definizione che ne era data all'articolo 3, punto 36, della suddetta direttiva quadro, è «rilasciato dal costruttore e attestante che un veicolo appartenente alla serie del tipo omologato a norma [di detta direttiva quadro] è conforme a tutti gli atti normativi al momento della sua produzione».

80 Peraltro, oltre all'obiettivo dell'istituzione e del funzionamento di un mercato interno caratterizzato da una concorrenza leale tra costruttori perseguito dall'articolo 46 della direttiva quadro, le sanzioni previste in tale articolo devono altresì garantire che l'acquirente di un veicolo sia in possesso di un certificato di conformità che gli consenta, conformemente all'allegato IX di tale direttiva quadro, di farlo immatricolare in qualsiasi Stato membro senza dover fornire documenti tecnici supplementari (sentenza del 4 ottobre 2018, Commissione/Germania, C-668/16, EU:C:2018:802, punto 87).

81 Quando acquista un veicolo appartenente alla serie di un tipo di veicolo omologato e, pertanto, corredato da un certificato di conformità, un singolo acquirente può ragionevolmente attendersi che il regolamento n. 715/2007 e, in particolare, l'articolo 5 di quest'ultimo, sia rispettato per quanto riguarda tale veicolo (v., in tal senso, sentenza del 14 luglio 2022, Porsche Inter Auto e Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punto 54).

82 Di conseguenza, dalle disposizioni della direttiva quadro citate ai punti da 78 a 80 della presente sentenza risulta che essa stabilisce un legame diretto tra il costruttore di automobili e il singolo acquirente di un veicolo a motore volto a garantire a quest'ultimo che tale veicolo sia conforme alla normativa pertinente dell'Unione. In particolare, poiché il costruttore di un veicolo deve rispettare i requisiti derivanti dall'articolo 5 del regolamento n. 715/2007 al momento del rilascio del certificato di conformità al singolo acquirente di tale veicolo, ai fini dell'immatricolazione e della vendita o della messa in servizio di detto veicolo, tale certificato consente di tutelare tale acquirente contro l'inosservanza, da parte del costruttore di cui trattasi, del suo obbligo di immettere sul mercato veicoli conformi alla disposizione in parola.

83 Orbene, non è escluso che un tipo di veicolo, coperto da un'omologazione CE, che consenta a tale veicolo di essere utilizzato su strada, possa essere stato, in origine, omologato dall'autorità competente in materia di omologazione senza che le fosse stata rivelata la presenza del software di cui al punto 24 della presente sentenza. A tal riguardo, la direttiva quadro concerne la situazione in cui l'illiceità di un elemento di progetto di un veicolo, alla luce, ad esempio, dei requisiti previsti dall'articolo 5 del regolamento n. 715/2007, viene scoperta solo dopo tale omologazione. Pertanto, l'articolo 8, paragrafo 6, di tale direttiva quadro prevede che detta autorità possa annullare l'omologazione di un veicolo. Inoltre, dall'articolo 13, paragrafo 1, primo e terzo periodo, della direttiva quadro in parola risulta che, quando un costruttore informa uno Stato membro, che ha rilasciato l'omologazione CE, di una modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione, tale Stato membro può, se necessario, decidere, in consultazione con il costruttore, che debba essere rilasciata una nuova omologazione CE (v., in tal senso, sentenza del 14 luglio 2022, Porsche Inter Auto e Volkswagen, C-145/20, EU:C:2022:572, punto 56). Infine, l'articolo 30, paragrafo 1, della medesima direttiva quadro prevedeva che, se uno Stato membro che aveva rilasciato un'omologazione CE constatava un difetto di conformità al tipo di veicolo che aveva omologato, esso avrebbe adottato i provvedimenti necessari, compresa, se del caso, la revoca di tale omologazione, per fare in modo che i veicoli prodotti fossero messi in conformità con tale tipo.

84 Di conseguenza, l'illiceità di un impianto di manipolazione di cui è munito un veicolo a motore, scoperta dopo l'omologazione CE per tale veicolo, può rimettere in discussione la validità di tale omologazione e, per estensione, quella del certificato di conformità che doveva certificare che tale veicolo, appartenente alla serie del tipo omologato, soddisfaceva tutti gli atti regolamentari al momento della sua produzione. Tenuto conto della regola enunciata all'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva quadro, tale illiceità è quindi idonea, in particolare, a creare incertezza quanto alla possibilità di immatricolare, vendere o mettere in circolazione lo stesso veicolo e, nel tempo, a recare pregiudizio all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito.

85 Alla luce delle considerazioni che precedono, occorre rispondere alle questioni prima e seconda dichiarando che l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva quadro, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, devono essere interpretati nel senso che essi tutelano, oltre agli interessi generali, gli interessi particolari del singolo acquirente di un veicolo a motore nei confronti del costruttore di quest'ultimo qualora tale veicolo sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi di quest'ultima disposizione.

Sulle questioni terza e quarta

86 Alla luce della risposta fornita alle prime due questioni, non occorre rispondere alle questioni terza e quarta.

Sulle questioni quinta e sesta

87 Con le sue questioni quinta e sesta, che occorre esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che, nell'ambito del risarcimento del danno causato all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, esso osta a che il beneficio derivante dall'uso del veicolo in questione sia imputato al rimborso del prezzo di acquisto di detto veicolo e, in caso contrario, a che tale beneficio sia calcolato sulla base del prezzo di acquisto totale del medesimo veicolo.

88 A tal riguardo, occorre constatare che, come risulta dalla risposta alle questioni prima e seconda, l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva quadro, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, tutelano gli interessi specifici del singolo acquirente di un veicolo a motore nei confronti del costruttore di quest'ultimo qualora il veicolo di cui trattasi sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi di quest'ultima disposizione.

89 Pertanto, da tali disposizioni emerge che un singolo acquirente di un veicolo a motore vanta, nei confronti del costruttore di tale veicolo, un diritto a che detto veicolo non sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento in esame.

90 Inoltre, come già rilevato, in sostanza, al punto 80 della presente sentenza, spetta agli Stati membri, in forza dell'articolo 46 della direttiva quadro, determinare le sanzioni applicabili in caso di inosservanza delle disposizioni di quest'ultima. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Peraltro, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007, gli Stati membri fissano le disposizioni sulle sanzioni applicabili alle violazioni di tale regolamento. Le sanzioni di cui trattasi devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

91 Ciò posto, si deve constatare che dall'articolo 18, paragrafo 1, dall'articolo 26, paragrafo 1, e dall'articolo 46 della direttiva quadro, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, discende che gli Stati membri sono tenuti a prevedere che l'acquirente di un veicolo a motore munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento, goda di un diritto al risarcimento da parte del costruttore del veicolo di cui trattasi qualora detto impianto abbia causato un danno a tale acquirente.

92 In mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinino le modalità di ottenimento di un siffatto risarcimento da parte degli acquirenti interessati dall'acquisto di un veicolo siffatto, spetta a ciascuno Stato membro determinare tali modalità.

93 Ciò premesso, non sarebbe conforme al principio di effettività una normativa nazionale che renda praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di un veicolo a motore, di un risarcimento adeguato per danni che gli sono stati causati dalla violazione, da parte del costruttore di tale veicolo, del divieto sancito dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

94 Con tale riserva, è opportuno ricordare che i giudici nazionali sono legittimati a vigilare affinché la tutela dei diritti garantiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione non comporti un indebito arricchimento degli aventi diritto (sentenza del 25 marzo 2021, *Balgarska Narodna Banka*, C-501/18, EU:C:2021:249, punto 125).

95 Nel caso di specie, spetta al giudice del rinvio verificare se l'imputazione del beneficio derivante dall'uso effettivo del veicolo di cui trattasi garantisca un risarcimento adeguato all'acquirente interessato, purché sia dimostrato che quest'ultimo ha subito un danno connesso all'installazione in detto veicolo di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

96 Di conseguenza, occorre rispondere alle questioni quinta e sesta dichiarando che il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che, in mancanza di disposizioni di tale diritto in materia, spetta al diritto dello Stato membro interessato determinare le norme relative al risarcimento del danno effettivamente causato all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, purché tale risarcimento sia adeguato al danno subito.

Sulle spese

97 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Grande Sezione) dichiara:

1) L'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della 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), come modificata dal regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione, del 7 maggio 2009, in combinato disposto con 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,

devono essere interpretati nel senso che:

essi tutelano, oltre agli interessi generali, gli interessi particolari del singolo acquirente di un veicolo a motore nei confronti del costruttore di quest'ultimo qualora tale veicolo sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi di quest'ultima disposizione.

2) Il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che, in mancanza di disposizioni di tale diritto in materia, spetta al diritto dello Stato membro interessato determinare le norme relative al risarcimento del danno effettivamente causato all'acquirente di un veicolo

munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, purché tale risarcimento sia adeguato al danno subito.

Firme

* Lingua processuale: il tedesco.