

SENTENZA DELLA CORTE (Prima Sezione)

9 luglio 2020 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Cooperazione giudiziaria in materia civile – Regolamento (UE) n. 1215/2012 – Articolo 7, punto 2 – Competenza giurisdizionale in materia di illeciti civili dolosi o colposi – Luogo in cui l’evento dannoso è avvenuto – Luogo in cui il danno si è concretizzato – Manipolazione dei dati relativi ai valori di emissione dei gas di scarico di motori prodotti da un costruttore di automobili»

Nella causa C-343/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell’articolo 267 TFUE, dal Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), con decisione del 17 aprile 2019, pervenuta in cancelleria il 30 aprile 2019, nel procedimento

Verein für Konsumenteninformation

contro

Volkswagen AG,

LA CORTE (Prima Sezione),

composta da J.-C. Bonichot, presidente di sezione, M. Safjan (relatore), L. Bay Larsen, C. Toader e N. Jääskinen, giudici,

avvocato generale: M. Campos Sánchez-Bordona

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

- per il Verein für Konsumenteninformation, da M. Poduschka e A. Klauser, Rechtsanwälte;
- per la Volkswagen AG, da T. Kustor e S. Prossinger, Rechtsanwälte;
- per il governo del Regno Unito, da F. Shibli e Z. Lavery, in qualità di agenti, assistiti da B. Lask, barrister;
- per la Commissione europea, da M. Heller e M. Wilderspin, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell’avvocato generale, presentate all’udienza del 2 aprile 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 7, punto 2, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2012, L 351, pag. 1).
- 2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra il Verein für Konsumenteninformation, un'associazione per l'informazione dei consumatori con sede a Vienna (Austria) (in prosieguo: il «VKI»), e la Volkswagen AG, un costruttore di automobili costituito nella forma di società per azioni di diritto tedesco, con sede a Wolfsburg (Germania), in merito alla responsabilità di quest'ultima per i danni derivanti dall'incorporazione nei veicoli acquistati da consumatori austriaci di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Regolamento n. 1215/2012

- 3 I considerando 15 e 16 del regolamento n. 1215/2012 sono formulati come segue:
 - «(15) È opportuno che le norme sulla competenza presentino un alto grado di prevedibilità e si basino sul principio generale della competenza dell'autorità giurisdizionale del domicilio del convenuto. Tale principio dovrebbe valere in ogni ipotesi, salvo in alcuni casi rigorosamente determinati, nei quali la materia del contendere o l'autonomia delle parti giustifichi un diverso criterio di collegamento. Per le persone giuridiche il domicilio deve essere definito autonomamente, in modo da aumentare la trasparenza delle norme comuni ed evitare i conflitti di competenza.
 - (16) Il criterio del foro del domicilio del convenuto dovrebbe essere completato attraverso la previsione di fori alternativi, basati sul collegamento stretto tra l'autorità giurisdizionale e la controversia, ovvero al fine di agevolare la buona amministrazione della giustizia. L'esistenza di un collegamento stretto dovrebbe garantire la certezza del diritto ed evitare la possibilità che il convenuto sia citato davanti a un'autorità giurisdizionale di uno Stato membro che non sia per questi ragionevolmente prevedibile. Tale aspetto è importante soprattutto nelle controversie in materia di obbligazioni extracontrattuali derivanti da violazioni della privacy e dei diritti della personalità, compresa la diffamazione».
- 4 Il capo II di tale regolamento, rubricato «Competenza», comprende, in particolare, una sezione 1, rubricata «Disposizioni generali», e una sezione 2, rubricata «Competenze speciali». L'articolo 4, paragrafo 1, di tale regolamento, contenuto in detta sezione 1, così dispone:

«A norma del presente regolamento, le persone domiciliate nel territorio di un determinato Stato membro sono convenute, a prescindere dalla loro cittadinanza, davanti alle autorità giurisdizionali di tale Stato membro».

- 5 L'articolo 7 del regolamento n. 1215/2012, che figura nella sezione 2 del capo II di quest'ultimo, prevede quanto segue:

«Una persona domiciliata in uno Stato membro può essere convenuta in un altro Stato membro:

(...)

- 2) in materia di illeciti civili dolosi o colposi, davanti all'autorità giurisdizionale del luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto o può avvenire;

(...)).».

Regolamento Roma II

- 6 L'articolo 6 del regolamento (CE) n. 864/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 luglio 2007, sulla legge applicabile alle obbligazioni extracontrattuali (Roma II) (GU 2007, L 199, pag. 40; in prosieguo: il «regolamento Roma II»), rubricato «Concorrenza sleale e atti limitativi della libera concorrenza», al suo paragrafo 1 enuncia quanto segue:

«La legge applicabile all'obbligazione extracontrattuale che deriva da un atto di concorrenza sleale è quella del paese sul cui territorio sono pregiudicati, o rischiano di esserlo, i rapporti di concorrenza o gli interessi collettivi dei consumatori».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

- 7 Il 6 settembre 2018, il VKI, il cui oggetto statutario include il compito di far valere dinanzi agli organi giurisdizionali i diritti che i consumatori hanno ad esso ceduto ai fini dell'azione giudiziaria, ha proposto un ricorso dinanzi al Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt, Austria), chiedendo che la Volkswagen fosse condannata a versargli la somma di EUR 3 611 806, oltre agli accessori, e fosse dichiarata responsabile di tutti i danni non ancora quantificabili e/o destinati a prodursi in futuro.
- 8 A sostegno della sua domanda, il VKI si basa sulla responsabilità da illecito civile doloso e colposo della Volkswagen, deducendo che i 574 consumatori che gli hanno ceduto i loro diritti ai fini del ricorso principale hanno acquistato in Austria veicoli nuovi o d'occasione equipaggiati di un motore EA 189 prima della rivelazione al pubblico, il 18 settembre 2015, della manipolazione operata dalla Volkswagen sui dati relativi alle emissioni dei gas di scarico di tali veicoli. Secondo il VKI, tali motori sono provvisti di un «impianto di manipolazione» che è illegale alla luce 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). Si tratterebbe di un software che avrebbe consentito di far apparire, in occasione dei test e delle misurazioni, emissioni dei gas di scarico rientranti nei limiti massimi imposti, quando invece, durante il funzionamento effettivo, vale a dire in occasione dell'utilizzo su strada dei veicoli interessati, il volume di sostanze inquinanti in concreto emesse raggiungeva proporzioni notevolmente superiori ai limiti massimi prescritti. Sarebbe soltanto grazie a tale software, che manipola i dati relativi alle emissioni, che la Volkswagen avrebbe potuto ottenere per i veicoli equipaggiati di un motore EA 189 l'omologazione per tipo prevista dalla normativa UE.

- 9 Secondo il VKI, il danno per i proprietari di tali veicoli consiste nel fatto che, se fossero stati a conoscenza della manipolazione di cui trattasi, o si sarebbero astenuti dall'acquistare un simile veicolo oppure avrebbero ottenuto una riduzione del prezzo almeno del 30%. Poiché i veicoli in questione sarebbero difettosi fin dall'inizio e il loro valore sarebbe dunque nettamente inferiore al prezzo effettivamente pagato. La differenza rappresenterebbe un danno che fa sorgere un diritto al risarcimento.
- 10 Per far valere la competenza internazionale del giudice del rinvio, il VKI si basa sull'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012. La conclusione del contratto di vendita, così come il pagamento del prezzo di acquisto e il trasferimento o la consegna dei veicoli sarebbero tutti avvenuti nella circoscrizione di tale giudice. Non si tratterebbe di un mero danno successivo all'acquisto dei veicoli, bensì di un danno iniziale, che giustifica la competenza del suddetto organo giurisdizionale. Detto danno consisterebbe in una perdita patrimoniale subita da ciascun consumatore interessato non prima della data di acquisto e di trasferimento dei veicoli nel luogo consegna e, pertanto, nell'ambito della circoscrizione del giudice del rinvio. È in questo luogo che il comportamento illecito della Volkswagen, idoneo a farne sorgere la responsabilità extracontrattuale, avrebbe prodotto per la prima volta i suoi effetti ed arrecato un danno diretto ai consumatori.
- 11 La Volkswagen chiede il rigetto del ricorso del VKI e contesta la competenza internazionale del giudice del rinvio ai sensi dell'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012.
- 12 Tale giudice nutre dubbi sulla questione se, nel caso di specie, il mero acquisto dei veicoli di cui trattasi presso rivenditori di automobili stabiliti in Austria e la consegna di tali veicoli in Austria siano di per sé sufficienti a fondare la competenza dei giudici austriaci ai sensi di tale disposizione. Esso trae dalla giurisprudenza della Corte, e in particolare dalla sentenza del 19 settembre 1995, *Marinari* (C-364/93, EU:C:1995:289, punti 14 e 15), la conclusione che il foro in materia di illeciti civili dolosi o colposi è aperto alle vittime dirette solo nei limiti in cui esse invocano un danno iniziale e non meri danni successivi.
- 13 Detto giudice ritiene, infatti, che il software atto a manipolare i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico dei veicoli interessati abbia causato un danno iniziale, mentre il danno invocato dal VKI, consistente in una diminuzione del valore di tali veicoli, rappresenta un danno successivo, derivante dal fatto che tali veicoli sono affetti da un vizio materiale.
- 14 Il giudice del rinvio si interroga, inoltre, sulla questione se danni meramente patrimoniali, conseguenti a fatti idonei a far sorgere la responsabilità extracontrattuale, possano fondare la competenza ai sensi dell'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012.
- 15 Detto giudice rileva che, alla luce della sentenza del 16 giugno 2016, *Universal Music International Holding* (C-12/15, EU:C:2016:449), taluni aspetti del procedimento principale militano a favore della determinazione del luogo in cui si è verificato il danno di cui trattasi in Germania. Pur se tale danno si fosse concretizzato, secondo la tesi del VKI, con l'acquisto e la consegna in Austria di veicoli dotati di un software che manipolava i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, tutte le domande di risarcimento riguarderebbero, sotto il profilo dei fatti, una sola ed unica circostanza, vale a dire i comportamenti illeciti addebitati alla Volkswagen, i quali si sono materializzati presso la sede di tale società, dunque in Germania. Dal punto di vista di una corretta economia processuale, ed in particolare in ragione della prossimità all'oggetto della controversia e della facilità di assunzione delle prove, i giudici tedeschi sarebbero quindi obiettivamente i più idonei ad accertare la responsabilità per i danni fatti valere. Peraltro, la competenza dei giudici del luogo dell'acquisto dei veicoli di cui trattasi e

della loro consegna agli ultimi utilizzatori, tra i quali figurano anche acquirenti di veicoli usati, non risponderebbe necessariamente al requisito della prevedibilità della competenza giurisdizionale.

- 16 Il giudice del rinvio si chiede, infine, se il riconoscimento della competenza internazionale dei giudici austriaci sia compatibile con l'interpretazione restrittiva delle norme sulle competenze speciali previste dal regolamento n. 1215/2012, quale richiesta dalla giurisprudenza della Corte.
- 17 In tale contesto, il Landesgericht Klagenfurt (Tribunale del Land, Klagenfurt) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 7, punto 2, del regolamento [...] n. 1215/2012 [...], debba essere interpretato nel senso che, in circostanze come quelle oggetto del procedimento principale, sia possibile considerare come “luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto” il luogo nel territorio di uno Stato membro in cui si è verificato il danno, allorché tale danno consiste esclusivamente in una perdita economica che è la conseguenza diretta di un atto illecito commesso in un altro Stato membro».

Sulla ricevibilità

- 18 Nelle sue osservazioni scritte, il VKI sostiene che la domanda di pronuncia pregiudiziale è irricevibile, poiché la questione sollevata sarebbe al contempo priva di interesse ed ipotetica.
- 19 Tuttavia, secondo una giurisprudenza costante, le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, e del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il diniego della Corte di statuire su una domanda sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti manifestamente che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non presenta alcun nesso con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le sono sottoposte (v., in particolare, sentenza del 7 maggio 2020, Rina, C-641/18, EU:C:2020:349, punto 22 e giurisprudenza ivi citata).
- 20 Nel caso di specie, la domanda di pronuncia pregiudiziale deve essere dichiarata ricevibile, poiché dalla decisione di rinvio risulta che l'interpretazione dell'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012 ivi richiesta è necessaria al fine di stabilire se il giudice del rinvio sia competente, in forza di tale disposizione, a statuire sulla controversia principale.

Sulla questione pregiudiziale

- 21 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012 debba essere interpretato nel senso che, qualora taluni veicoli siano stati illegalmente equipaggiati in uno Stato membro, da parte del loro costruttore, di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, per poi essere acquistati presso un soggetto terzo in un altro Stato membro, il luogo in cui il danno si è concretizzato si trova in quest'ultimo Stato membro.
- 22 Preliminarmente, occorre ricordare che, nei limiti in cui, conformemente al considerando 34 del regolamento n. 1215/2012, tale regolamento abroga e sostituisce il regolamento (CE) n. 44/2001 del Consiglio, del 22 dicembre 2000, concernente la competenza giurisdizionale, il

riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 2001, L 12, pag. 1), il quale, a sua volta, ha sostituito la convenzione del 27 settembre 1968, concernente la competenza giurisdizionale e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale (GU 1972, L 299, pag. 32), così come modificata dalle successive convenzioni relative all'adesione dei nuovi Stati membri a tale convenzione (in prosieguo: la «convenzione di Bruxelles»), l'interpretazione fornita dalla Corte circa le disposizioni di questi ultimi strumenti giuridici vale anche per il regolamento n. 1215/2012 quando tali disposizioni possono essere qualificate come «equivalenti» (sentenza del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 23, e giurisprudenza ivi citata). Ebbene, ciò vale per l'articolo 5, punto 3, della convenzione di Bruxelles e del regolamento n. 44/2001, da un lato, e per l'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012, dall'altro (v., in tal senso, sentenza del 31 maggio 2018, Nothartová, C-306/17, EU:C:2018:360, punto 18 e giurisprudenza ivi citata).

- 23 Come è stato più volte statuito dalla Corte nella sua giurisprudenza relativa a tali disposizioni, la nozione di «luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto» si riferisce tanto al luogo in cui si è concretizzato il danno quanto al luogo in cui si è verificato l'evento generatore dello stesso, cosicché il convenuto può essere citato, a scelta dell'attore, dinanzi al giudice dell'uno o dell'altro luogo (sentenze del 16 luglio 2009, Zuid-Chemie, C-189/08, UE:C:2009:475, punto 23, e del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 25 e giurisprudenza ivi citata).
- 24 Nel caso di specie, da un lato, dal fascicolo agli atti della Corte risulta che il luogo dell'evento generatore si trova nello Stato membro nel cui territorio gli autoveicoli di cui trattasi sono stati equipaggiati di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, vale a dire in Germania.
- 25 Per quanto concerne, dall'altro lato, il luogo in cui si è concretizzato il danno, occorre stabilire dove tale luogo si trovi in circostanze come quelle di cui trattasi nel procedimento principale, vale a dire quando le conseguenze dannose si sono manifestate solo successivamente all'acquisto dei veicoli in causa e in un altro Stato membro, nella fattispecie, in Austria.
- 26 A tale riguardo, il giudice del rinvio osserva, giustamente, che, per costante giurisprudenza, la nozione di «luogo in cui l'evento dannoso è avvenuto» non può essere interpretata estensivamente al punto da comprendere qualsiasi luogo in cui possano essere avvertite le conseguenze negative di un evento che abbia già provocato un danno effettivamente verificatosi in un altro luogo. Di conseguenza, tale nozione non può essere interpretata nel senso che essa comprende il luogo in cui la vittima sostiene di aver subito un danno patrimoniale a seguito di un danno iniziale verificatosi e da essa subito in un altro Stato (sentenze del 19 settembre 1995, Marinari, C-364/93, EU:C:1995:289, punti 14 e 15, nonché del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 28 e giurisprudenza ivi citata).
- 27 La Corte ha altresì dichiarato, riguardo all'articolo 5, punto 3, della Convenzione di Bruxelles, che il danno che costituisca la mera conseguenza indiretta del danno inizialmente subito da altre persone che sono state vittime dirette del danno concretizzatosi in un luogo diverso da quello dove la vittima indiretta ha successivamente subito il danno non può fondare la competenza giurisdizionale ai sensi di tale disposizione (v., in questo senso, sentenza dell'11 gennaio 1990, Dumez France e Tracoba, C-220/88, EU:C:1990:8, punti 14 e 22).
- 28 Nello stesso senso, la Corte ha giudicato che conseguenze negative successive non possono fondare un'attribuzione di competenza ai sensi dell'articolo 7, punto 2, del regolamento

n. 1215/2012 (v. in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 27 e giurisprudenza ivi citata).

- 29 Ciò posto, nel procedimento principale, dal fascicolo agli atti della Corte risulta che, ferma restando la valutazione dei fatti che spetta al giudice del rinvio effettuare, il danno lamentato dal VKI consiste in una diminuzione del valore dei veicoli di cui trattasi risultante dalla differenza tra il prezzo che l'acquirente ha pagato per un tale veicolo e il valore reale di quest'ultimo a causa dell'installazione di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico.
- 30 Di conseguenza, benché tali veicoli fossero affetti da un vizio sin dall'installazione di tale software, si deve dichiarare che il danno lamentato si è concretizzato solo al momento dell'acquisto di detti veicoli, con l'acquisizione per un prezzo superiore al loro valore reale.
- 31 Un simile danno, che non esisteva prima dell'acquisto del veicolo da parte dell'acquirente finale che si ritiene parte lesa, costituisce un danno iniziale ai sensi della giurisprudenza ricordata al punto 26 della presente sentenza e non una conseguenza indiretta del danno subito inizialmente da altri soggetti ai sensi della giurisprudenza citata al punto 27 della presente sentenza.
- 32 Peraltro, contrariamente a quanto ritenuto dal giudice del rinvio, tale danno non costituisce neppure un pregiudizio meramente patrimoniale.
- 33 È ben vero che l'azione risarcitoria oggetto del procedimento principale mira ad ottenere una compensazione della diminuzione del valore dei veicoli di cui trattasi stimata nella misura del 30% del loro prezzo di acquisto, vale a dire una compensazione finanziaria quantificabile. Nondimeno, come rilevato dalla Commissione europea nelle sue osservazioni scritte, il fatto che la domanda di risarcimento danni sia espressa in euro non significa neppure che si tratti di un danno meramente patrimoniale. Infatti, contrariamente alle cause che hanno dato luogo alle sentenze del 10 giugno 2004, Kronhofer (C-168/02, EU:C:2004:364), del 28 gennaio 2015, Kolassa (C-375/13, EU:C:2015:37), nonché del 12 settembre 2018, Löber (C-304/17, EU:C:2018:701), dove taluni investimenti finanziari avevano comportato una diminuzione delle disponibilità finanziarie delle persone interessate senza alcun nesso con un bene materiale, nel procedimento principale si tratta di un vizio che inficia veicoli, i quali sono beni materiali.
- 34 Pertanto, più che di un danno meramente patrimoniale, si tratta, nella fattispecie, di un danno materiale che si traduce in una perdita di valore di ciascun veicolo interessato e derivante dal fatto che, con la rivelazione dell'installazione del software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, il pagamento effettuato per l'acquisto di un simile veicolo trova come contropartita un veicolo affetto da un vizio e, quindi, di valore inferiore.
- 35 Si deve dunque concludere che, nel caso della commercializzazione di veicoli equipaggiati, da parte del loro costruttore, di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, il danno subito dall'acquirente finale non è né indiretto né meramente patrimoniale e si concretizza al momento dell'acquisto di un veicolo di questo tipo presso un terzo.
- 36 In circostanze come quelle indicate ai punti 34 e 35 della presente sentenza, una siffatta interpretazione dell'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012 risponde all'obiettivo della prevedibilità delle norme sulla competenza, enunciato al considerando 15 di detto regolamento, in quanto un costruttore di automobili stabilito in un altro Stato membro che proceda a manipolazioni illecite su veicoli commercializzati in altri Stati membri può

ragionevolmente attendersi di essere citato dinanzi agli organi giurisdizionali di tali Stati (v., per analogia, sentenze del 28 gennaio 2015, Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, punto 56, e del 12 settembre 2018, Löber, C-304/17, EU:C:2018:701, punto 35).

- 37 Infatti, contravvenendo scientemente alle prescrizioni di legge ad esso incombenti, un simile costruttore deve aspettarsi che il danno si produca nel luogo in cui il veicolo di cui trattasi sarà acquistato da una persona che potrà legittimamente attendersi la sua conformità a tali prescrizioni e che constaterà poi di disporre di un bene difettoso e di valore inferiore.
- 38 Tale interpretazione è altresì conforme agli obiettivi di prossimità e di buona amministrazione della giustizia, enunciati al considerando 16 del regolamento n. 1215/2012, nei limiti in cui, per determinare l'importo del danno subito, il giudice nazionale può essere indotto a valutare le condizioni del mercato nello Stato membro nel cui territorio è stato acquistato il suddetto veicolo. Ebbene, i giudici di quest'ultimo Stato membro possono accedere più facilmente ai mezzi probatori necessari alla realizzazione di tali valutazioni (v., in tal senso, sentenza del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 34).
- 39 Infine, la suddetta interpretazione è conforme ai requisiti di coerenza enunciati al considerando 7 del regolamento Roma II, in quanto, conformemente all'articolo 6, paragrafo 1, di quest'ultimo, in una causa riguardante un atto di concorrenza sleale, il luogo in cui si verifica il danno è quello dove «sono pregiudicati, o rischiano di esserlo, i rapporti di concorrenza o gli interessi collettivi dei consumatori». Un atto come quello di cui trattasi nel procedimento principale, che, essendo potenzialmente lesivo degli interessi collettivi dei consumatori in quanto gruppo, costituisce un atto di concorrenza sleale (sentenza del 28 luglio 2016, Verein für Konsumenteninformation, C-191/15, EU:C:2016:612, punto 42), può incidere su tali interessi in qualsiasi Stato membro nel cui territorio il prodotto difettoso sia acquistato dai consumatori. Pertanto, ai sensi del regolamento Roma II, il luogo in cui il danno si verifica è il luogo dove tale prodotto viene acquistato (v., per analogia, sentenza del 29 luglio 2019, Tibor-Trans, C-451/18, EU:C:2019:635, punto 35).
- 40 Alla luce di quanto precede, alla questione sollevata occorre rispondere dichiarando che l'articolo 7, punto 2, del regolamento n. 1215/2012 deve essere interpretato nel senso che, qualora taluni veicoli siano stati illegalmente equipaggiati in uno Stato membro, da parte del loro costruttore, di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di scarico, per poi essere acquistati presso un soggetto terzo in un altro Stato membro, il luogo in cui il danno si è concretizzato si trova in quest'ultimo Stato membro.

Sulle spese

- 41 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 (Prima Sezione) dichiara:

L'articolo 7, punto 2, del regolamento (UE) n. 1215/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 12 dicembre 2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, deve essere interpretato nel senso che, qualora taluni veicoli siano stati illegalmente equipaggiati in uno Stato membro, da parte del loro costruttore, di un software che manipola i dati relativi alle emissioni dei gas di

scarico, per poi essere acquistati presso un soggetto terzo in un altro Stato membro, il luogo in cui il danno si è concretizzato si trova in quest'ultimo Stato membro.

Firme