Raccolta della giurisprudenza

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
ATHANASIOS RANTOS
presentate il 2 giugno 2022 [1]

Causa C-100/21

QB
contro
Mercedes-Benz Group AG, già Daimler AG

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dal Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land di Ravensburg, Germania)]

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Direttiva 2007/46/CE – Omologazione dei veicoli a motore – Articolo 18, paragrafo 1, articolo 26, paragrafo 1, e articolo 46 – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Articolo 5, paragrafo 2 – Motore diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Riduzione delle emissioni di ossidi di azoto limitata da un "intervallo termico" – Impianto di manipolazione – Tutela degli interessi del singolo acquirente di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato – Diritto al risarcimento per illecito civile nei confronti del costruttore del veicolo – Modalità di calcolo del risarcimento – Principio di effettività – Articolo 267 TFUE – Legittimazione di un giudice monocratico a sottoporre questioni pregiudiziali alla Corte»

I. Introduzione

1. La presente domanda di pronuncia pregiudiziale si inserisce nell'ambito delle cause sottoposte alla Corte aventi ad oggetto l'inosservanza delle disposizioni del diritto dell'Unione europea relative alle emissioni di gas inquinanti, nella specie di ossido di azoto (NOx), da parte di veicoli diesel. A tal proposito, in particolare, la Corte, nella sentenza del 17 dicembre 2020, CLCV e a. (Impianto di manipolazione su motore diesel) (C-693/18, in prosieguo: la «sentenza CLCV», EU:C:2020:1040), si è già pronunciata sulla definizione di «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento (CE) n. 715/2007 [2], e sulle condizioni di autorizzazione di tale impianto ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento. Inoltre, le cause C-128/20, GSMB Invest, C-134/20, Volkswagen, e C-145/20, Porsche Inter Auto e

[1] Lingua originale: il francese.

[2] Regolamento 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), come modificato dal regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008 (GU 2008, L 199, pag. 1; in prosieguo: il «regolamento n. 715/2007»).

Volkswagen, per le quali ho presentato conclusioni comuni il 23 settembre 2021 [3], vertono sulla conformità al diritto dell'Unione di un «intervallo termico» stabilito dal software integrato nella centralina di controllo del motore dei veicoli interessati.

2. Nella presente causa, il Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land di Ravensburg, Germania) chiede alla Corte se la direttiva 2007/46/CE [4], in combinato disposto con il regolamento n. 715/2007, conferisca al singolo acquirente di un veicolo che non rispetta i limiti di emissione di NOx fissati da detto regolamento un diritto al risarcimento per illecito civile nei confronti del costruttore del veicolo e, in caso affermativo, quale modalità di calcolo del risarcimento debbano prevedere gli Stati membri per conformarsi al diritto dell'Unione.

3. Detto giudice chiede altresì se l'articolo 267 TFUE osti a una normativa nazionale in forza della quale il giudice monocratico competente a statuire sulla controversia può presentare una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte soltanto qualora abbia previamente rimesso detta controversia a un collegio giudicante civile che ha deciso di rifiutare l'assunzione della causa.

II. Contesto normativo

A. Diritto dell'Unione

1. Regolamento n. 715/2007

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

«(1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. (...) 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 provocato dai veicoli con motore diesel. (...)».

[3] Conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758). Al momento della redazione delle presenti conclusioni, la Corte non si è ancora pronunciata su dette cause.

[4] Direttiva 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 (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1º giugno 2017 (GU 2017, L 175, pag. 1; in prosieguo: la «direttiva 2007/46»).

5. L'articolo 1 di tale regolamento, intitolato «Scopo», enuncia, al paragrafo 1, 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».

6. L'articolo 3 di detto regolamento, rubricato «Definizioni», 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;

(...)».

7. L'articolo 5 del medesimo regolamento, rubricato «Requisiti e prove», così dispone ai suoi paragrafi 1 e 2:

«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;

(...)».

2. Direttiva 2007/46

8. L'articolo 1 della direttiva 2007/46 [5], intitolato «Oggetto», enuncia quanto segue:

«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 [dell'Unione].

[5] La direttiva 2007/46/CE 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), entrato in vigore il 1º settembre 2020 ai sensi dell'articolo 88 di tale regolamento. Tuttavia, in considerazione della data dei fatti di causa, al procedimento principale resta applicabile la direttiva 2007/46.

(...)

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».

9. L'articolo 18 di detta direttiva, intitolato «Certificato di conformità», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«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.

(...)».

10. L'articolo 26 di tale direttiva, intitolato «Immatricolazione, vendita e messa in circolazione di veicoli», al paragrafo 1 così dispone:

«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.

(...)».

11. L'articolo 46 della medesima direttiva, intitolato «Sanzioni», è così formulato:

«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 di tali disposizioni entro il 29 aprile 2009 e provvedono a notificare al più presto qualsiasi modifica successiva».

B. Diritto tedesco

12. L'articolo 823 del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile; in prosieguo: il «BGB»), intitolato «Obbligo di risarcimento del danno», enuncia quanto segue:

«1. Chiunque illecitamente leda, con dolo o colpa, 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».

13. L'articolo 826 del BGB, intitolato «Danno doloso contrario al buon costume», prevede quanto segue:

«Chi in modo contrario al buon costume arreca dolosamente danno ad un altro, è obbligato verso l'altro al risarcimento del danno».

14. L'articolo 6 della Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge, (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung) [regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (regolamento sull'omologazione CE dei veicoli a motore)][6], del 3 febbraio 2011, intitolato «Certificato di conformità e marcatura», al suo paragrafo 1 è così formulato:

«Per ogni veicolo conforme al tipo omologato, il titolare dell'omologazione CE del veicolo deve rilasciare un certificato di conformità ai sensi dell'articolo 18, in combinato disposto con l'allegato IX, della direttiva [2007/46]. Conformemente all'articolo 18 paragrafo 3, della direttiva [2007/46], il certificato di conformità è concepito in modo da non poter essere falsificato».

15. L'articolo 27 di detto regolamento, intitolato «Immatricolazione e vendita», al paragrafo 1, dispone quanto segue:

«I veicoli, le entità tecniche o i componenti nuovi che necessitano di un certificato di conformità ai sensi dell'allegato IX della direttiva [2007/46], dell'allegato IV della direttiva 2002/24/CE[7] o dell'allegato III della direttiva 2003/37/CE[8], possono essere messi in vendita, venduti o immessi in commercio in Germania per la circolazione stradale solo se accompagnati da un certificato di conformità valido. Questa disposizione non si applica ai veicoli di cui all'articolo 8 della direttiva [2003/37]».

16. L'articolo 348 del Zivilprozessordnung (codice di procedura civile; in prosieguo: la «ZPO»), intitolato «Giudice monocratico originario», è formulato come segue:

«(1) Il collegio giudicante civile delibera tramite uno dei suoi membri in qualità di giudice monocratico. Questa disposizione non si applica quando:

(...)

(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.

(...)».

6 BGBl. 2011 I, pag. 126.

7 Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 marzo 2002, relativa all'omologazione dei veicoli a motore a due o a tre ruote e che abroga la direttiva 92/61/CEE del Consiglio (GU 2002, L 124, pag. 1).

8 Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 maggio 2003, relativa all'omologazione dei trattori agricoli o forestali, dei loro rimorchi e delle loro macchine intercambiabili trainate, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche di tali veicoli e abroga la direttiva 74/150/CEE (GU 2003, L 171, pag. 1).

III. Procedimento principale, questioni pregiudiziali e procedimento dinanzi alla Corte

17. Il 20 marzo 2014, QB acquistava dalla Auto Y GmbH un'autovettura Mercedes-Benz usata, classe C 220 CDI, con un chilometraggio di 28 591 km, al prezzo di EUR 29 999 (in prosieguo: il «veicolo in questione»). Tale veicolo, commercializzato dal costruttore di automobili Daimler AG e immatricolato per la prima volta il 15 marzo 2013, è dotato di un motore diesel conforme agli standard di inquinamento Euro 5, recante il codice OM 651.

18. Il veicolo è dotato di un software di gestione del motore che prevede un intervallo termico (in prosieguo: il «software di cui trattasi»), in forza del quale il tasso di ricircolo dei gas di scarico si riduce in caso di temperature ambiente più basse (in prosieguo: l'«intervallo termico in questione»), con conseguente maggior emissione di NOx (ossido di azoto). Non sono pacifici fra le parti nel procedimento principale il livello specifico di temperatura ambiente a partire dal quale si attiva detta riduzione del tasso di ricircolo dei gas di scarico e la portata di tale riduzione.

19. QB ha proposto ricorso contro la Mercedes-Benz Group AG dinanzi al Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land di Ravensburg), il giudice del rinvio, sostenendo che il software in questione presenterebbe, oltre all'intervallo termico di cui trattasi, altri impianti di manipolazione vietati ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che ridurrebbero l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni di agenti inquinanti nel traffico stradale. Il ricorrente sostiene di essere stato ingannato in modo doloso e fraudolento dalla Mercedes-Benz Group, che sarebbe pertanto obbligata al risarcimento del danno causato. QB ha aggiunto che, a fronte del comportamento doloso della Mercedes-Benz Group, ritiene di non essere tenuto a corrispondere alcuna indennità per l'uso del veicolo in questione. Tuttavia, a titolo precauzionale, acconsentirebbe alla determinazione di una indennità d'uso, rimessa alla discrezione del giudice del rinvio, in relazione ai chilometri percorsi. Secondo QB, detta indennità dovrebbe essere determinata in una quota della percentuale massima del 75% del prezzo di vendita, tenuto conto della presenza di un sistema difettoso di controllo delle emissioni di agenti inquinanti.

20. Secondo la Mercedes-Benz Group, dalla sentenza CLCV risulta che un impianto di manipolazione ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 sarebbe soltanto un sistema in grado di riconoscere le condizioni caratteristiche del test di omologazione relativo alle emissioni di agenti inquinanti, che si esegue in laboratorio, e di ridurre le emissioni di NOx a mezzo di manipolazione e ai soli fini della procedura di omologazione CE. Tuttavia, un sistema del genere non sarebbe presente sul veicolo in questione.

21. La Mercedes-Benz Group non nega che, già a partire da una temperatura ambiente superiore a 0 °C, abbia luogo una riduzione del ricircolo dei gas di scarico. Infatti, ove il ricircolo integrale operasse a temperature basse, si condenserebbero i costituenti dei gas di scarico, il che comporterebbe la formazione di diverse incrostazioni indesiderate nel motore, e un'attività ripetuta di quest'ultimo in tale condizione potrebbe arrecargli un danno permanente. Pertanto, la riduzione del ricircolo dei gas di scarico in funzione della temperatura ambiente si giustificherebbe ai fini della protezione del motore. Si tratterebbe di uno standard industriale da sempre applicato da tutti i costruttori, che tiene conto delle condizioni fisiche e tecniche dei motori a combustione interna. La Mercedes-Benz Group ha aggiunto che, anche supponendo che tale procedura costituisca un impianto di manipolazione ai sensi del regolamento n. 715/2007, la propria condotta sarebbe lecita, sostenendo di essersi fondata su una corretta o quantomeno ragionevole interpretazione delle norme stabilite dal diritto dell'Unione in materia di emissioni.

22. In subordine, la Mercedes-Benz Group ha dedotto che QB non avrebbe subito alcun danno in quanto il veicolo di cui trattasi disponeva di una valida omologazione CE, poteva essere utilizzato senza restrizioni e non avrebbe subito una riduzione di valore. Inoltre, nell'ambito di un servizio offerto gratuitamente, sarebbe stato sviluppato e messo a disposizione di QB un aggiornamento del software di cui trattasi per il veicolo in questione.

23. Il giudice del rinvio mette in evidenza che, secondo la propria valutazione preliminare, l'intervallo termico in questione costituisce un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, dello stesso, alla luce della sentenza CLCV. Tuttavia, la Mercedes-Benz Group non avrebbe agito in modo doloso né fraudolento, il che presuppone un comportamento particolarmente censurabile, la cui intenzione, scopo, mezzi e conseguenze devono essere valutati approfonditamente. A tal proposito, non si può escludere che, al momento della commercializzazione del veicolo in questione, la Mercedes-Benz Group non avesse l'intenzione di danneggiare i potenziali acquirenti mediante la sua interpretazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Di conseguenza, QB non avrebbe diritto al risarcimento del danno per illecito civile in virtù dell'articolo 826 del BGB.

24. Per contro, a QB potrebbe essere riconosciuto un siffatto diritto al risarcimento del danno ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, che fa riferimento alla mera negligenza. Tuttavia, questa disposizione presupporrebbe la violazione di una legge avente come scopo la tutela di un terzo, il che significa, secondo la giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania), che essa è volta quanto meno alla tutela del singolo o di un gruppo di persone contro la violazione di uno specifico interesse giuridico. Sarebbe a tal fine sufficiente che tale legge sia destinata anche a tutelare l'interesse del singolo, in quanto ricompreso fra gli obiettivi della predetta legge, sebbene essa riguardi principalmente l'interesse generale. Inoltre, la suddetta disposizione implicherebbe che il pericolo dal quale tale medesima legge intende tutelare i terzi si sia materializzato in un danno concreto e che la persona effettivamente danneggiata deve rientrare nell'ambito di applicazione ratione personae della legge violata. Si pone, pertanto, la questione se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, nonché l'articolo 46 della direttiva 2007/46, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, siano volti a tutelare, oltre gli interessi generali, anche il singolo acquirente di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione, in particolare ove tale veicolo sia dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi di detto regolamento.

25. Sulla questione sussisterebbero orientamenti distinti nella giurisprudenza e nella dottrina tedesche. A tale proposito, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) ritiene che, se le informazioni contenute nel certificato di conformità, come previsto dalla direttiva 2007/46, risultano rilevanti sul piano personale anche per il singolo acquirente di un veicolo, esse non tutelano il diritto all'autodeterminazione economica di tale acquirente. Secondo altri giudici nazionali, gli articoli 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46, nonché l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, presentano un carattere di protezione individuale.

26. Secondo il giudice del rinvio, anche nel caso in cui dovesse concludersi che le menzionate disposizioni proteggano esclusivamente gli interessi generali e non quelli dei singoli acquirenti, potrebbe risultare peraltro necessario, in base al principio di effettività, sanzionare ogni attività colpevole (negligente o dolosa) commessa da un costruttore di veicoli riguardante l'immissione

in commercio di veicoli dotati di un impianto di manipolazione vietato, consentendo all'acquirente di far valere un diritto al risarcimento del danno da fatto illecito nei confronti di tale costruttore.

27. Nel caso in cui QB possa avvalersi di tale diritto al risarcimento del danno in forza dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, il giudice del rinvio si chiede se sia necessario che il beneficio derivante dall'uso del veicolo in questione non sia imputato al risarcimento o lo sia solo in misura limitata, al fine di dare concreta attuazione alle pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione. Anche a tale riguardo, la questione è stata oggetto di interpretazioni discordanti nella giurisprudenza e nella dottrina nazionali. In proposito, il Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) riterrebbe che, alla luce del divieto di indebito arricchimento previsto dal diritto nazionale in materia di risarcimento, la parte lesa non deve trovarsi in una condizione migliore rispetto a quella in cui si sarebbe trovata in assenza dell'evento dannoso, dovendosi inoltre detrarre dal risarcimento solo quei benefici causati da detto evento, senza esonerare in modo sproporzionato l'autore del fatto lesivo.

28. Infine, il giudice del rinvio rileva che, ai sensi dell'articolo 348, paragrafo 3, punti 1 e 2, della ZPO, il giudice dotato di competenza originaria è tenuto a rimettere la causa al collegio giudicante civile per la decisione, qualora la sua trattazione presenti particolari complessità in punto di fatto o la causa abbia un'importanza fondamentale [9]. Il giudice monocratico non disporrebbe al riguardo di alcun potere discrezionale. Dalla giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia) risulta che solo nel caso in cui il Collegio rifiuti l'assunzione della causa detto giudice potrebbe, in qualità di giudice monocratico, presentare una domanda di pronuncia pregiudiziale, in applicazione del principio costituzionale del giudice precostituito per legge previsto dall'articolo 101, paragrafo 1, seconda frase, del Grundgesetz für die Bundesrepublik Deutschland (legge fondamentale della Repubblica federale di Germania) del 23 maggio 1949 [10].

29. Il giudice del rinvio rileva che, secondo la dottrina, il diritto processuale nazionale non deve pregiudicare la possibilità di presentare una domanda di pronuncia pregiudiziale ai sensi dell'articolo 267, secondo comma, TFUE, in particolare quando il giudice interessato ritiene che la valutazione giuridica del giudice superiore possa condurre a una decisione contraria al diritto dell'Unione. Pertanto, dall'articolo 267, secondo comma, TFUE sembrerebbe derivare che l'articolo 348 paragrafo 3, punti 1 e 2, della ZPO non sia applicabile all'emanazione, da parte del giudice monocratico dotato di competenza originaria, di provvedimenti di rinvio. Nella fattispecie, in assenza di un'espressa dichiarazione del primato del diritto dell'Unione sul diritto processuale nazionale, la competenza del giudice monocratico potrebbe essere contestata in sede di impugnazione.

30. In queste circostanze, il Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land di 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 2007/46] 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:

[9] Nelle sue osservazioni scritte, QB ha sottolineato che la giurisprudenza nazionale è interpretata nel senso che una questione pregiudiziale sottoposta alla Corte riguarda una questione di «importanza fondamentale».

[10] BGBl. 1949, pag. 1.

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 pregiudiziale:

3) Se sia compatibile 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 compatibile 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».

31. Osservazioni scritte sono state presentate da QB, dalla Mercedes-Benz Group e dalla Commissione europea. Dette parti, nonché il governo tedesco, hanno altresì presentato osservazioni orali all'udienza di discussione dell'8 marzo 2022.

IV. Analisi

A. Osservazioni preliminari

32. Il giudice del rinvio rileva che, secondo la sua valutazione preliminare, l'intervallo termico di cui trattasi costituisce un impianto di manipolazione vietato dall'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento. Infatti, qualora si riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni di sostanze inquinanti già a partire da una temperatura ambiente superiore a 0 °C, tale situazione rientrerà nei modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo, ai sensi del suddetto articolo 3, punto 10. Detto giudice aggiunge che è irrilevante che l'intervallo termico in questione non consenta di individuare i parametri del test di omologazione per verificare il livello delle emissioni di sostanze inquinanti, in quanto tale elemento non sarebbe richiesto né dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, né dalla sentenza CLCV. Inoltre, tale intervallo termico non sarebbe autorizzato usufruendo della deroga di cui all'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di detto regolamento, dato che tale sentenza ha dichiarato che solo i rischi immediati di danni che generino un pericolo concreto durante la guida del veicolo sono tali da giustificare l'uso di un impianto di manipolazione [11]. Orbene, nel caso di specie, la Mercedes-Benz Group sosterrebbe che lo scopo dell'intervallo termico è impedire la formazione di incrostazioni indesiderate nel motore, proteggendolo pertanto dall'usura, il che, secondo tale giudice, non sembra rispondere ai rigorosi requisiti stabiliti dalla Corte per ritenere lecito un impianto di manipolazione.

33. A tale riguardo, rilevo che, nella sentenza CLCV, la Corte ha statuito che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007 deve essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione», ai sensi di tale disposizione, un dispositivo che rilevi qualsiasi parametro connesso allo svolgimento delle procedure di omologazione previste da tale regolamento, al fine di migliorare le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni durante le procedure stesse e, quindi, di conseguire l'omologazione del veicolo, sebbene tale miglioramento possa essere ottenuto, in maniera puntuale, anche in condizioni di normale utilizzo del veicolo [12]. La Corte ha, inoltre, precisato che l'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del citato regolamento dev'essere interpretato nel senso che un impianto di manipolazione che migliori sistematicamente, durante le procedure di omologazione, le prestazioni del sistema di controllo delle emissioni dei veicoli al fine di rispettare i limiti di emissione fissati da tale medesimo regolamento e, quindi, di ottenere l'omologazione dei veicoli, non può rientrare nell'eccezione al divieto di impianti di tal genere prevista da detta disposizione, relativa alla protezione del motore da danni o avarie e al funzionamento in tutta sicurezza del veicolo, anche laddove tale dispositivo contribuisca a prevenire l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni nel motore [13].

34. La causa che ha dato luogo alla sentenza CLCV verteva su veicoli dotati di un software in grado di modificare il sistema di controllo delle emissioni di gas inquinanti in base alle condizioni di guida [14]. Il software consentiva di individuare i parametri corrispondenti a quelli del test di omologazione relativo alle emissioni di agenti inquinanti, che si effettua in laboratorio.

[11] V. sentenza CLCV, punto 114.

[12] Sentenza CLCV, punto 102.

[13] Sentenza CLCV, punto 115.

[14] Sentenza CLCV, punto 2.

35. A differenza di tale causa, relativa a un «sistema di commutazione», le cause C-128/20, GSMB Invest; C-134/20, Volkswagen, nonché C-145/20, Porsche Inter Auto e Volkswagen, hanno ad oggetto un intervallo termico, come nel procedimento principale. Nelle mie conclusioni comuni in tali tre cause [15], ho proposto alla Corte di considerare che l'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 1, dello stesso regolamento, deve essere interpretato nel senso che costituisce un «impianto di manipolazione» un impianto che, in condizioni di guida reali di un veicolo a motore, garantisce la piena funzionalità del ricircolo dei gas di scarico solo quando la temperatura esterna è compresa tra 15 e 33 gradi Celsius e l'altitudine di circolazione è inferiore a 1 000 metri, mentre invece, al di fuori di tale intervallo, la percentuale di ricircolo dei gas di scarico diminuisce linearmente a zero nello spazio di 10 gradi Celsius e al di sopra dei 1 000 metri di altitudine nello spazio di 250 metri, comportando un aumento delle emissioni di NOx oltre i valori limite fissati dal predetto regolamento [16].

36. Nella presente causa, il giudice del rinvio rileva che l'esatta temperatura esterna a partire dalla quale interviene la riduzione del ricircolo dei gas di scarico e la portata di tale riduzione sono dibattute tra le parti del procedimento principale. Spetta al giudice del rinvio, l'unico competente ad accertare e valutare i fatti del procedimento principale, esaminare le condizioni nelle quali opera l'intervallo termico in questione. Come rilevato nelle mie conclusioni [17], secondo dati ufficiali, la temperatura media annua in Germania è stata di 9,6 gradi Celsius nel 2017, 10,4 gradi Celsius nel 2018 e 10,2 gradi Celsius nel 2019. Alla luce di questi dati e della temperatura media annua in altri Stati membri dell'Unione europea [18], spetta a tale giudice verificare se, come egli ritiene, il software in questione riduca l'efficacia del sistema di controllo delle emissioni di agenti inquinanti in «modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo». In caso di risposta affermativa, detto software costituirebbe un «impianto di manipolazione», ai sensi dell'articolo 3, punto 10, del regolamento n. 715/2007.

37. In tal caso, concordo con la tesi del giudice del rinvio secondo la quale detto impianto non potrebbe giustificarsi ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), di tale regolamento, se il suo unico scopo è quello di prevenire l'invecchiamento o la formazione di incrostazioni del motore [19]. A mio avviso, è solo nel caso in cui i depositi che si formano durante il ricircolo dei gas di scarico comportino un malfunzionamento che possa creare rischi improvvisi e immediati di danni al motore stesso, generando un pericolo concreto in fase di guida del veicolo, anche in presenza di una manutenzione regolare e adeguata di tale veicolo, che un siffatto impianto di manipolazione potrebbe rientrare nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, paragrafo 2, lettera a) [20]. Anche in questo caso, spetta al giudice del rinvio accertare se tale malfunzionamento possa verificarsi.

38. Nel caso in cui detto giudice, al termine di tali verifiche, confermi la propria valutazione secondo cui l'intervallo termico costituisce un impianto di manipolazione vietato dall'articolo 5, paragrafo 2, lettera a), del regolamento n. 715/2007, si pone la questione del diritto al risarcimento del danno di cui potrebbe beneficiare l'acquirente di un veicolo dotato di tale dispositivo, che è oggetto delle prime sei questioni pregiudiziali.

15 V. paragrafo 1 delle presenti conclusioni.

16 Paragrafo 104 di tali conclusioni.

17 V. paragrafo 100 delle conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758).

18 V. anche paragrafo 100 di dette conclusioni.

19 V., in tal senso, sentenza CLCV, punto 115.

20 V., in tal senso, paragrafi 125 e 126 delle mie conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758).

B. Sulla prima e sulla seconda questione pregiudiziale

39. Con la prima e la seconda questione, che è opportuno esaminare congiuntamente, il giudice del rinvio chiede, sostanzialmente, se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46 debbano essere interpretati nel senso che tutelano gli interessi di un singolo acquirente di un veicolo a motore, in particolare l'interesse a non acquistare un veicolo se dotato di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

40. A tal riguardo, occorre evidenziare che, alla luce della giurisprudenza della Corte, dai considerando 1, 5 e 6 del regolamento n. 715/2007, risulta che l'obiettivo perseguito da quest'ultimo consiste nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e migliorare la qualità dell'aria nell'Unione [21]. Tale regolamento cita una sola volta i termini «clienti» e «utenti», vale a dire nel considerando 17, secondo il quale «*clienti e utenti* devono anche disporre di informazioni oggettive e precise» [22] riguardo alla misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli. Inoltre, l'articolo 4, paragrafo 3, di detto regolamento prevede che «[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» [23]. Anche in tal caso si tratta dell'unico riferimento all'«acquirente» nell'intero regolamento. Di conseguenza, il regolamento n. 715/2007 stabilisce obblighi specifici di informazione nei confronti dei clienti e degli acquirenti relativamente al consumo del veicolo in questione, al fine di consentire loro di decidere con piena cognizione di causa se acquistare o meno tale veicolo. Tuttavia, sembra che tali obblighi di informazione rientrino nell'ambito dell'obiettivo perseguito da detto regolamento, volto al raggiungimento di un elevato livello di tutela dell'ambiente mediante la riduzione delle emissioni di agenti inquinanti. Al di là di tali obblighi, il suddetto regolamento non stabilisce un legame esplicito tra la casa automobilistica e il singolo acquirente di un veicolo al fine di tutelarne gli interessi.

41. In tal senso, l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 stabilisce che il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che tali veicoli, nell'uso normale, soddisfino tale regolamento e i relativi provvedimenti di attuazione e che, salvo casi eccezionali, l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Pertanto, tali disposizioni riguardano esclusivamente i costruttori. Condivido, quindi, l'opinione della Commissione secondo la quale detto regolamento, in quanto tale, e in particolare l'articolo 5, paragrafi 1 e 2, non sia direttamente volto alla tutela degli interessi del singolo acquirente di un veicolo a motore dotato di un impianto di manipolazione vietato.

42. Tuttavia, al fine di rispondere alle prime due questioni sollevate, il regolamento n. 715/2007 deve essere collocato nel suo contesto. In effetti, la direttiva 2007/46, che è una direttiva che istituisce un *quadro* per l'omologazione dei veicoli a motore, costituisce l'atto di base rispetto a tale regolamento. Come indicato nel considerando 3 di detta direttiva, gli atti normativi che definiscono i requisiti tecnici applicabili 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. A mio avviso, tuttavia, contrariamente a

[21] V. sentenza CLCV, punti 86, 87 e 113.

[22] Il corsivo è mio.

[23] Il corsivo è mio.

quanto sostengono la Mercedes-Benz Group e il governo tedesco, risulta chiaramente dalle disposizioni della citata direttiva che essa mira altresì a proteggere gli interessi di un singolo acquirente di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato.

43. Infatti, l'articolo 3, punto 5, della direttiva 2007/46 definisce l'«omologazione CE» 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 presente direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI» di tale direttiva. Detto allegato IV, intitolato «Requisiti per l'omologazione CE dei veicoli», indica, nella parte I, intitolata «Atti normativi per l'omologazione CE di veicoli prodotti in serie illimitata», il regolamento n. 715/2007 per quanto riguarda le «[e]missioni (EUR 5 e 6) veicoli commerciali leggeri/accesso alle informazioni».

44. Inoltre, come enuncia l'articolo 5, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, il «costruttore è responsabile verso l'autorità di omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione e della conformità della produzione, indipendentemente dal fatto che egli partecipi direttamente o meno a tutte le fasi di costruzione di un veicolo, sistema, componente o entità tecnica». Pertanto, il costruttore, qualora chieda il rilascio dell'omologazione CE per veicoli, è tenuto a rispettare l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

45. Se ai fini dell'omologazione CE è necessario il rispetto di tali prescrizioni, va sottolineato che tale rispetto è anche di interesse diretto per il singolo acquirente di un veicolo, *mediante il certificato di conformità*. Quest'ultimo è definito all'articolo 3, punto 36, della direttiva 2007/46 come «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». Detto allegato IX, intitolato «Certificato di conformità CE», contiene un punto 0, intitolato «Obiettivi», ai sensi del quale 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 [24]. Di conseguenza, la direttiva 2007/46, diversamente dal regolamento 715/2007, stabilisce un *legame esplicito* fra il costruttore e il singolo acquirente del veicolo, al fine di garantire a quest'ultimo che il veicolo acquistato rispetta la normativa dell'Unione applicabile.

46. In tale contesto, l'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2007/46 stabilisce che il costruttore, titolare di una scheda di omologazione CE di un veicolo, rilascia un certificato di conformità che accompagna ciascun veicolo fabbricato in conformità del tipo di veicolo omologato. Siffatto documento è obbligatorio per l'immatricolazione o la vendita, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, di tale direttiva. Inoltre, l'articolo 46 della citata direttiva prevede che gli Stati membri determinano le sanzioni da irrogare in caso di violazione delle disposizioni della medesima direttiva, in particolare dei divieti di cui all'articolo 31 o derivanti da esso, e degli atti normativi elencati nell'allegato IV, parte I, della direttiva 2007/46 e adottano tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione. Secondo la giurisprudenza della Corte, detto articolo 46 serve principalmente l'obiettivo dell'instaurazione e del funzionamento di un mercato interno caratterizzato da leale concorrenza tra i costruttori e, oltre a tale obiettivo, le sanzioni previste al predetto articolo 46 devono inoltre garantire che *l'acquirente di un veicolo* sia

[24] Alla luce di questa formulazione, non condivido la posizione espressa dalla Mercedes-Benz Group all'udienza secondo cui non è l'acquirente il destinatario del certificato di conformità.

in possesso di un certificato di conformità che gli permetta, a norma dell'allegato IX di tale direttiva, di immatricolarlo in qualsiasi Stato membro senza dover fornire documentazione tecnica supplementare [25].

47. Da tali varie disposizioni della direttiva 2007/46 deriva che, nell'ambito di una omologazione CE, il costruttore deve rispettare, in particolare, le prescrizioni relative agli impianti di manipolazione citati all'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007. Solo in tal caso il costruttore può rilasciare all'acquirente di un veicolo un certificato di conformità che gli consenta di immatricolare o vendere il veicolo. Tale certificato, che costituisce una garanzia, ha quindi lo scopo di tutelare l'acquirente contro il mancato rispetto da parte del costruttore dell'obbligo di immettere sul mercato veicoli conformi alle disposizioni normative applicabili dell'Unione.

48. Tuttavia, tale omologazione può, in particolare, essere stata ottenuta quando l'organismo che ha rilasciato l'omologazione non era a conoscenza della presenza di un impianto illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007 [26]. Peraltro, il veicolo in questione potrebbe anche non corrispondere al tipo omologato. Nell'ambito della singola vendita di un veicolo dotato di un tale impianto illecito, tale veicolo non dispone di un certificato di conformità esatto e non potrebbe quindi, ai sensi dell'articolo 26, paragrafo 1, della direttiva 2007/46, essere immatricolato o rivenduto. In una situazione del genere, gli interessi dell'acquirente di tale veicolo non sono tutelati, il che gli cagiona un danno.

49. Peraltro, come ha statuito la Corte, l'acquirente subisce un danno materiale che si traduce in una perdita di valore del 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 [27]. Il possesso di un veicolo che non rispetti le disposizioni del diritto dell'Unione in materia di protezione dell'ambiente, a causa dell'emissione di gas inquinanti che superano i valori limite previsti, causa, a mio parere, anche un danno morale all'acquirente.

50. In tali circostanze, propongo di rispondere alla prima e alla seconda questione pregiudiziale nel senso che l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46 devono essere interpretati nel senso che essi tutelano gli interessi di un singolo acquirente di un veicolo a motore, in particolare l'interesse a non acquistare un veicolo quando questo sia dotato di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

C. Sulle questioni pregiudiziali dalla terza alla sesta

51. Con le sue questioni dalla terza alla sesta, che è opportuno esaminare congiuntamente [28], il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se la direttiva 2007/46 debba essere interpretata nel senso che obbliga gli Stati membri a prevedere che l'acquirente di un veicolo abbia un diritto al risarcimento nei confronti del costruttore nel caso in cui tale veicolo sia dotato di un impianto di

[25] Sentenza del 4 ottobre 2018, Commissione/Germania (C-668/16, EU:C:2018:802, punto 87).

[26] V., in tal senso, paragrafo 149 delle mie conclusioni nelle cause GSMB Invest, Volkswagen e Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-128/20, C-134/20 e C-145/20, EU:C:2021:758).

[27] V., in tal senso, sentenza del 9 luglio 2020, Verein für Konsumenteninformation (C-343/19, EU:C:2020:534, punto 34).

[28] Il giudice del rinvio afferma di sottoporre la terza questione in caso di risposta negativa alla prima. Peraltro, la quarta questione è una sotto-questione della terza. Tuttavia, al fine di fornire una risposta utile a tale giudice, tratterò congiuntamente tutte le questioni relative al diritto al risarcimento del danno e alla sua portata.

manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 e, in caso di risposta affermativa, in quale misura tali Stati debbano prevedere di imputare il beneficio derivante dall'uso effettivo del predetto veicolo all'importo del risarcimento.

52. In via preliminare, rilevo che QB ha proposto ricorso contro la Mercedes-Benz Group, vale a dire il costruttore, e non contro la persona che gli ha venduto tale veicolo usato. Di conseguenza, la direttiva 1999/44/CE [29], che disciplina i rapporti tra il consumatore e il venditore, non può applicarsi al procedimento principale. Inoltre, QB non ha invocato la direttiva 2005/29/CE [30], relativa alle pratiche commerciali sleali, ma ha fatto valere il risarcimento per illecito civile, come previsto dalle disposizioni del BGB. In tale quadro, il giudice del rinvio cerca di verificare in che misura la legislazione nazionale sia conforme al diritto dell'Unione per quanto riguarda il diritto al risarcimento e le modalità di calcolo del risarcimento.

53. Nel caso della responsabilità da fatto illecito, dalla risposta che propongo alle prime due questioni pregiudiziali risulta che la direttiva 2007/46 fa sorgere dei diritti a favore dell'acquirente nei suoi rapporti con il costruttore qualora egli abbia acquistato un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Inoltre, l'articolo 46 di tale direttiva prevede che gli Stati membri determinino le sanzioni da irrogare in caso di violazione degli atti normativi elencati nell'allegato IV, parte I, di detta direttiva, e adottino tutti i provvedimenti necessari per assicurarne l'applicazione mediante sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive [31]. Tale articolo si applica pertanto alla situazione in cui, ai fini di una omologazione CE, i veicoli di cui trattasi sono dotati di un impianto di manipolazione vietato, in violazione dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 [32].

54. Pertanto, tali sanzioni devono andare a vantaggio non solo dello Stato membro interessato, nell'ambito dell'omologazione CE, ma altresì di un singolo acquirente di un veicolo dotato di un impianto di manipolazione vietato. In altre parole, la direttiva 2007/46 impone agli Stati membri di prevedere che l'acquirente di un veicolo abbia diritto al risarcimento ogniqualvolta il costruttore commetta l'illecito di immettere in commercio un siffatto veicolo. Tuttavia, detta direttiva dispone soltanto che tali Stati devono dare attuazione a sanzioni efficaci, proporzionate e dissuasive [33].

55. Secondo la giurisprudenza della Corte, in mancanza di una disciplina normativa dell'Unione, spetta agli Stati membri designare i giudici competenti e definire le modalità procedurali dei ricorsi giurisdizionali intesi a garantire la tutela dei diritti spettanti ai soggetti dell'ordinamento

[29] Direttiva 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).

[30] Direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 maggio 2005, relativa alle pratiche commerciali sleali delle imprese nei confronti dei consumatori nel mercato interno e che modifica la direttiva 84/450/CEE del Consiglio e le direttive 97/7/CE, 98/27/CE e 2002/65/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 2006/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio (in prosieguo: la «direttiva sulle pratiche commerciali sleali» (GU 2005, L 149, pag. 22).

[31] In risposta a un quesito scritto della Corte, il governo tedesco ha chiarito la natura delle diverse sanzioni applicate a livello nazionale alla luce dell'articolo 46 della direttiva 2007/46 e dell'articolo 13 del regolamento n. 715/2007.

[32] Come ha evidenziato l'avvocato generale Mengozzi nelle sue conclusioni nella causa Commissione/Germania (C-668/16, EU:C:2018:230, paragrafo 94), l'obbligo previsto dall'articolo 46 della direttiva 2007/46 di irrogare sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive in caso di mancato rispetto delle disposizioni della direttiva medesima deve essere applicato indipendentemente dall'obbligo sancito dagli articoli 12 e 30 di tale direttiva.

[33] Nello stesso senso, l'articolo 13, paragrafo 1, del regolamento n. 715/2007 prevede che gli Stati membri fissano le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni di tale regolamento da parte dei costruttori e adottano le misure necessarie a garantirne l'attuazione mediante sanzioni che devono essere effettive, proporzionate e dissuasive.

in forza delle norme del diritto dell'Unione [34]. Orbene, fatto salvo il diritto al risarcimento che si fonda direttamente sul diritto dell'Unione qualora siano soddisfatte le condizioni necessarie a tal fine, è nell'ambito della normativa interna sulla responsabilità che occorre determinare come risarcire il danno arrecato, restando inteso che le condizioni stabilite dalle legislazioni nazionali in materia di risarcimento dei danni devono consentire sanzioni effettive, proporzionate e dissuasive.

56. Nel caso di specie, il giudice del rinvio chiede, in primo luogo, se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che un acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione possa agire in sede civile nei confronti del costruttore del veicolo a titolo di responsabilità da fatto illecito solo in circostanze nelle quali quest'ultimo abbia cagionato intenzionalmente un danno ad altri, in modo doloso e fraudolento, ai sensi dell'articolo 826 del BGB.

57. A tal riguardo, conformemente al principio di effettività [35], spetta a tale giudice valutare se le condizioni previste dall'articolo 826 del BGB siano tali da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile per l'acquirente di un veicolo l'esercizio del diritto al risarcimento ai sensi della direttiva 2007/46. In caso affermativo, tali norme procedurali nazionali non sarebbero conformi al diritto dell'Unione.

58. A questo punto, osservo che, nella sua decisione, il giudice del rinvio ha affermato che è improbabile che le condizioni stabilite all'articolo 826 del BGB, come interpretate dai giudici nazionali, soddisfino l'articolo 46 della direttiva 2007/46, poiché solo casi eccezionali soddisfano tali condizioni e che, così, allo stato attuale del diritto, il costruttore non deve temere un'azione di risarcimento danni, con la conseguenza che non ha alcun incentivo a rispettare scrupolosamente le disposizioni del diritto dell'Unione per evitare che sia impegnata la sua responsabilità civile [36].

59. Nell'ipotesi in cui il giudice del rinvio confermi tale valutazione, dovrebbe allora fare riferimento all'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, per la cui applicazione, secondo tale giudice, basta la semplice negligenza. Osservo che, secondo detto giudice, anche ammettendo che le pertinenti disposizioni del diritto dell'Unione abbiano il solo scopo di proteggere l'interesse pubblico, probabilmente sarebbero rispettate solo se anche la violazione colposa fosse sanzionata da un diritto al risarcimento in favore degli acquirenti basato sulla responsabilità per fatto illecito dei produttori e se questi ultimi ne dovessero tener conto fin dall'inizio.

60. In secondo luogo, il giudice del rinvio chiede se, nell'ambito del diritto al risarcimento dell'acquirente di un veicolo dotato di un dispositivo di manipolazione illecito, il diritto dell'Unione osti a che il beneficio derivante dall'uso effettivo di tale veicolo sia imputato al rimborso del prezzo di acquisto di tale veicolo.

61. Come risulta dalla giurisprudenza della Corte, per quanto riguarda la forma e la modalità di calcolo del risarcimento del danno, il risarcimento dei danni cagionati ai singoli da violazioni del diritto dell'Unione deve essere adeguato al danno subito, così da garantire una tutela effettiva dei

[34] Sentenza del 24 febbraio 2022, ORLEN KolTrans (C-563/20, EU:C:2022:113, punto 63 e giurisprudenza ivi citata). Nelle sue osservazioni scritte, la Mercedes-Benz Group fa riferimento, in particolare, alla sentenza del 16 febbraio 2017, Schmitt (C-219/15, EU:C:2017:128, punti da 49 a 60), per considerare che l'acquirente del veicolo in questione non ha diritto al risarcimento. Tuttavia, mi sembra che il ragionamento seguito in tale sentenza vada nella medesima direzione da me proposta nella presente causa.

[35] Su tale principio, v. sentenza del 6 ottobre 2021, Consorzio Italian Management e Catania Multiservizi (C-561/19, EU:C:2021:799, punto 63 e giurisprudenza ivi citata).

[36] La Mercedes-Benz Group contesta tale considerazione del giudice del rinvio, sostenendo che violazioni del diritto dell'Unione commesse dai costruttori possono comportare rilevanti ammende e sanzioni.

loro diritti [37]. Come già indicato, spetta al diritto nazionale degli Stati membri definire le regole sulle modalità di calcolo del risarcimento del danno cagionato a un singolo dalla violazione delle disposizioni della direttiva 2007/46 [38]. A tal proposito, 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 [39].

62. Pertanto, spetta al giudice del rinvio verificare in che misura l'imputazione del beneficio derivante dall'uso effettivo del veicolo – in condizioni di uso normale dello stesso – al rimborso del prezzo d'acquisto del veicolo garantirebbe all'acquirente un risarcimento adeguato. Tale giudice indica che, fino alla data dell'udienza tenutasi dinanzi a lui, QB aveva percorso più di 60 000 km con il veicolo in questione e che, in caso di imputazione del beneficio derivante dall'utilizzo, per calcolare l'importo dell'imputazione occorrerebbe stimare la perdita di valore subita da tale veicolo. A questo proposito, come risulta dalla giurisprudenza citata nel paragrafo precedente delle presenti conclusioni, tale giudice è legittimato a tener conto del fatto che la tutela dei diritti garantiti dalla direttiva 2007/46 non comporta un arricchimento indebito di QB. Di conseguenza, il beneficio conseguente all'uso effettivo del veicolo in questione può essere imputato al rimborso del prezzo di acquisto di tale veicolo. Tuttavia, mi sembra chiaro che, se questa imputazione dovesse comportare che QB non otterrà alla fine alcun risarcimento per il danno subito, tale metodo di calcolo non gli garantirebbe una tutela effettiva e non sarebbe conforme al diritto dell'Unione.

63. In terzo luogo, il giudice del rinvio si chiede se il beneficio derivato dall'uso del veicolo in questione debba essere calcolato sulla base dell'intero prezzo d'acquisto del veicolo, senza operare alcuna detrazione in ragione della diminuzione di valore determinata dall'installazione di un impianto illecito di manipolazione e/o in considerazione dell'uso di un veicolo non conforme al diritto dell'Unione. Anche in questo caso, in mancanza di una disciplina normativa dell'Unione, non spetta alla Corte approfondire il diritto degli Stati membri al fine di indicare come dovrebbe essere calcolato il risarcimento del danno subito [40]. L'unico requisito previsto dal diritto dell'Unione è che il risarcimento sia adeguato, vale a dire che sia idoneo a garantire una tutela effettiva dei diritti dell'acquirente.

64. Infine, osservo che, sebbene i costruttori di veicoli debbano rispettare i requisiti di cui all'allegato IV della direttiva 2007/46, in particolare l'applicazione dell'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del regolamento n. 715/2007, per quanto riguarda i veicoli nuovi [41], nel contesto della responsabilità da fatto illecito detti requisiti riguardano anche i veicoli usati, nel caso in cui un costruttore abbia commesso l'illecito consistente nell'installazione di un impianto di manipolazione vietato.

65. Alla luce di quanto precede, propongo di rispondere alle questioni pregiudiziali dalla terza alla sesta dichiarando che la direttiva 2007/46 deve essere interpretata nel senso che essa impone agli Stati membri di prevedere che l'acquirente di un veicolo abbia diritto al risarcimento nei confronti del costruttore di automobili nella situazione in cui tale veicolo è dotato di un impianto illecito di manipolazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Spetta agli Stati

[37] V., in tal senso, sentenza del 25 novembre 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punto 92 e giurisprudenza citata).

[38] V., in tal senso, sentenza del 25 novembre 2010, Fuß (C-429/09, EU:C:2010:717, punto 94).

[39] V. sentenza del 25 marzo 2021, Balgarska Narodna Banka (C-501/18, EU:C:2021:249, punto 125 e giurisprudenza ivi citata).

[40] In tal senso, sono d'accordo con il governo tedesco quando afferma che gli Stati membri, applicando il loro diritto della responsabilità da fatto illecito, devono poter decidere come risarcire il danno subito da un singolo. Vorrei aggiungere, tuttavia, che tale diritto della responsabilità da fatto illecito deve rispettare i principi del diritto dell'Unione.

[41] V. sentenza del 24 gennaio 2019, RDW e a. (C-326/17, EU:C:2019:59, punto 61).

membri definire le regole di calcolo del risarcimento del danno causato all'acquirente, a condizione che, conformemente al principio di effettività, tale risarcimento sia adeguato al danno subito.

D. Sulla settima questione pregiudiziale

66. Con la settima questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 267 TFUE debba essere interpretato nel senso che osta ad una normativa nazionale secondo la quale il giudice monocratico competente a statuire su una controversia può sottoporre una domanda di pronuncia pregiudiziale alla Corte solo nel caso in cui tale giudice abbia previamente rimesso tale controversia a un collegio giudicante civile, il quale ha deciso di rifiutare l'assunzione della causa.

1. Sulla ricevibilità

67. La Mercedes-Benz Group sostiene che la settima questione pregiudiziale è irricevibile in quanto, in un procedimento promosso ai sensi dell'articolo 267 TFUE, la Corte non è competente a pronunciarsi sulla compatibilità del diritto nazionale con il diritto dell'Unione [42].

68. Il governo tedesco ha rilevato in udienza che tale questione non è utile ai fini del procedimento principale.

69. La Commissione fa presente di nutrire dubbi quanto alla ricevibilità di detta questione. Una risposta a tale questione non sarebbe infatti pertinente per la soluzione della controversia principale, che riguarda l'esistenza di un diritto al risarcimento in favore dell'acquirente di un veicolo a causa dell'utilizzo di un impianto illecito di manipolazione. Inoltre, tale medesima questione sembrerebbe essere di natura ipotetica. Infatti, come risulterebbe dalla decisione di rinvio, quest'ultima non sarebbe stata oggetto di ricorso al momento del rinvio alla Corte. Di conseguenza, l'eventuale risposta alla settima questione pregiudiziale non sembra avere carattere tale da fornire al giudice del rinvio un'interpretazione del diritto dell'Unione che gli consenta di dirimere questioni procedurali di diritto nazionale prima di poter statuire nel merito della controversia di cui è investito [43].

70. Per quanto riguarda la ricevibilità della settima questione pregiudiziale, dalla decisione di rinvio risulta che, in applicazione della normativa nazionale, il giudice monocratico investito di una controversia è tenuto a rimettere la causa al collegio giudicante civile per la decisione, qualora la sua trattazione presenti particolari complessità in punto di fatto o di diritto o se la causa riveste un'importanza fondamentale. Da tale decisione risulta che il giudice del rinvio, cioè un giudice monocratico, non ha rimesso la presente causa a un collegio giudicante civile e ha sottoposto direttamente alla Corte la propria domanda di pronuncia pregiudiziale.

71. Secondo una giurisprudenza costante, il diniego della Corte di statuire su una questione pregiudiziale proposta 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

[42] Tale parte processuale si riferisce in particolare alla sentenza del 29 novembre 2001, De Coster (C-17/00, EU:C:2001:651, punto 23).

[43] La Commissione si riferisce all'ordinanza del 2 luglio 2020, S.A.D. Maler und Anstreicher (C-256/19, EU:C:2020:523, punti 44 e 48).

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 [44].

72. A tal riguardo, il procedimento principale verte sul diritto al risarcimento e sulle modalità di calcolo di quest'ultimo per quanto riguarda il singolo acquirente di un veicolo dotato di un impianto illecito di manipolazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Secondo la giurisprudenza della Corte, anche se, conformemente alle norme procedurali nazionali pertinenti, il giudice del rinvio, che è un giudice monocratico, avrebbe dovuto trasferire il procedimento principale a un collegio giudicante civile, le prime sei questioni pregiudiziali, relative a tale diritto al risarcimento, sono ricevibili. Non spetta alla Corte verificare se la decisione di rinvio sia stata adottata in modo conforme alle norme nazionali di organizzazione giudiziaria e di procedura [45].

73. Quanto alla settima questione pregiudiziale, essa verte sull'interpretazione dello stesso articolo 267 TFUE, che non è in discussione ai fini della soluzione della controversia principale. Inoltre, il giudice del rinvio indica unicamente che la competenza del giudice monocratico potrebbe essere contestata in sede di impugnazione. Orbene, da un lato, tale giudice non precisa quale conseguenza possa derivarne per la decisione di rinvio. Dall'altro, non risulta dal fascicolo sottoposto alla Corte che, nella presente fase, la decisione di rinvio sia stata impugnata.

74. In tali circostanze, ritengo che l'interpretazione richiesta dalla settima questione pregiudiziale non risponda ad una necessità oggettiva ai fini della decisione che il giudice del rinvio deve emettere [46]. Di conseguenza, a mio avviso, tale questione è ipotetica e, pertanto, deve essere respinta in quanto irricevibile.

2. Sul merito

75. Nel caso in cui la Corte ritenesse che la settima questione pregiudiziale sia ricevibile, vorrei ricordare la giurisprudenza secondo la quale i giudici nazionali hanno la più ampia facoltà di sottoporre alla Corte una questione di interpretazione delle disposizioni pertinenti del diritto dell'Unione, laddove tale facoltà si trasforma in obbligo per i giudici che decidono in ultima istanza, fatte salve le eccezioni riconosciute dalla giurisprudenza della Corte. Tanto detta facoltà quanto detto obbligo sono, infatti, inerenti al sistema di cooperazione tra gli organi giurisdizionali nazionali e la Corte, instaurato dall'articolo 267 TFUE, e alle funzioni di giudice incaricato dell'applicazione del diritto dell'Unione affidate dalla citata disposizione agli organi giurisdizionali nazionali. Di conseguenza, qualora un organo giurisdizionale nazionale investito di una controversia ritenga che, nell'ambito della medesima, sia sollevata una questione vertente sull'interpretazione o sulla validità del diritto dell'Unione, ha la facoltà o l'obbligo, a seconda del caso, di adire la Corte in via pregiudiziale, senza che detta facoltà o detto obbligo possano essere ostacolati da norme nazionali di natura legislativa o giurisprudenziale [47].

[44] Sentenza del 15 luglio 2021, The Department for Communities in Northern Ireland (C-709/20, EU:C:2021:602, punto 55).

[45] V. in tal senso, sentenza del 13 dicembre 2018, Rittinger e a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punti da 29 a 34).

[46] V., in tal senso, la sentenza del 9 luglio 2020, Land Hessen (C-272/19, EU:C:2020:535, punto 62 e giurisprudenza ivi citata). Rilevo altresì che il giudice del rinvio ha sollevato una questione analoga in cause indipendenti dalla presente, in particolare nelle cause C-336/20, Bank 11 für Privatkunden und Handel; C-47/21, C. Bank e Bank D.K., nonché C-232/21, Volkswagen Bank e Audi Bank.

[47] Sentenza del 23 novembre 2021, IS (Illegittimità dell'ordinanza di rinvio) (C-564/19, EU:C:2021:949, punti da 68 a 70 e giurisprudenza ivi citata).

76. Nel caso di un giudice che non sia di ultima istanza, l'articolo 267 TFUE non esclude che i relativi provvedimenti di rinvio pregiudiziale alla Corte siano soggetti ai normali mezzi d'impugnazione predisposti dal diritto interno. Tuttavia, l'esito di un tale ricorso di impugnazione non può limitare la competenza in capo a detto giudice conferitagli dall'articolo 267 TFUE di adire la Corte se ritiene che, nell'ambito di una controversia dinanzi ad esso pendente, siano sorte questioni relative all'interpretazione di disposizioni del diritto dell'Unione per le quali è necessaria una pronuncia della Corte [48]. Infatti il funzionamento del sistema di cooperazione tra la Corte e i giudici nazionali, istituito dall'articolo 267 TFUE, e il principio del primato del diritto dell'Unione esigono che il giudice nazionale sia libero di sottoporre alla Corte, in qualsiasi fase del procedimento che reputi appropriata, qualunque questione pregiudiziale che esso consideri necessaria [49], anche quando si tratti di un giudice monocratico [50].

77. Pertanto, ritengo che l'articolo 267 TFUE osti a una normativa nazionale che imponga a un giudice monocratico, qualora quest'ultimo ritenga che, nell'ambito di una causa dinanzi ad esso pendente, sia stata sollevata una questione vertente sull'interpretazione o sulla validità del diritto dell'Unione che necessita di una decisione della Corte, di rimettere tale questione a un collegio giudicante civile, con la conseguenza che egli non può adire la Corte ai fini di una pronuncia in via pregiudiziale [51].

V. Conclusione

78. Alla luce delle suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alle questioni sollevate dal Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land di Ravensburg, Germania) come segue:

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, devono essere interpretati nel senso che essi tutelano gli interessi di un singolo acquirente di un veicolo a motore, in particolare l'interesse a non acquistare un veicolo qualora quest'ultimo sia dotato di un impianto illecito di manipolazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, come modificato.

2) La direttiva 2007/46, come modificata, deve essere interpretata nel senso che essa impone agli Stati membri di prevedere che l'acquirente di un veicolo possa far valere un diritto di risarcimento nei confronti del costruttore del veicolo nel caso in cui tale veicolo sia dotato di un impianto illecito di manipolazione, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007. Spetta agli Stati membri definire le regole di calcolo del risarcimento del danno causato a tale acquirente, a condizione che, conformemente al principio di effettività, tale risarcimento sia adeguato al danno subito.

48 V., in tal senso, sentenza del 16 dicembre 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punto 93).

49 V., in tal senso, sentenza del 16 luglio 2020, Adusbef e a. (C-686/18, EU:C:2020:567, punto 30 e giurisprudenza ivi citata).

50 V. in tal senso, sentenza del 13 dicembre 2018, Rittinger e a. (C-492/17, EU:C:2018:1019, punti da 29 a 34).

51 V., in tal senso, sentenza del 5 aprile 2016, PFE (C-689/13, EU:C:2016:199, punto 36).