Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Quinta Sezione)

1º agosto 2025 *

«Rinvio pregiudiziale – Ravvicinamento delle legislazioni – Omologazione dei veicoli a motore – Direttiva 2007/46/CE – Articolo 18, paragrafo 1 – Articolo 26, paragrafo 1 – Articolo 46 – Regolamento (CE) n. 715/2007 – Articolo 5, paragrafo 2 – Veicoli a motore – Motore diesel – Emissioni di agenti inquinanti – Riduzione delle emissioni di ossido di azoto (NOx) limitata da un "intervallo termico" – Impianto di manipolazione – Tutela degli interessi del singolo acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito – Installazione di tale impianto dopo la messa in servizio del veicolo – Diritto al risarcimento per atto illecito del costruttore di tale veicolo – Causa di esonero – Errore inevitabile del costruttore circa l'illiceità dell'impianto di manipolazione – Principio di effettività – Risarcimento adeguato del danno – Modalità di calcolo del risarcimento – Forcella di risarcimento»

Nella causa C-666/23,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg, Germania), con decisione del 27 ottobre 2023, pervenuta in cancelleria il 9 novembre 2023, nel procedimento

CM,

DS

contro

Volkswagen AG,

LA CORTE (Quinta Sezione),

composta da M.L. Arastey Sahún (relatrice), presidente di sezione, D. Gratsias, E. Regan, J. Passer e B. Smulders, giudici,

avvocato generale: A. Rantos

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

* Lingua processuale: il tedesco.

considerate le osservazioni presentate:

– per CM, da K. Borwieck, C. Douhaire, R. Geulen, R. Klinger, D. Krebs e L. Rhiel, Rechtsanwälte,

– per la Volkswagen AG, da T. André, M. de Lind van Wijngaarden e H.-P. Schroeder, Rechtsanwälte,

– per la Commissione europea, da J. Flett e M. Noll-Ehlers, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione 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 (GU 2007, L 171, pag. 1).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di due controversie tra CM e DS, da un lato, e la Volkswagen AG, dall'altro, relativamente al risarcimento del danno subito a causa dell'acquisto di veicoli muniti di impianti di manipolazione illeciti.

Contesto normativo

Diritto dell'Unione

Direttiva 1999/44/CE

3 La direttiva 1999/44/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 1999, su taluni aspetti della vendita e delle garanzie dei beni di consumo (GU 1999, L 171, pag. 12) è stata abrogata dalla direttiva (UE) 2019/771 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 maggio 2019, relativa a determinati aspetti dei contratti di vendita di beni, che modifica il regolamento (UE) 2017/2394 e la direttiva 2009/22/CE, e che abroga la direttiva 1999/44/CE (GU 2019, L 136, pag. 28), con efficacia dal 1º gennaio 2022. Tenuto conto della data dei fatti dei procedimenti principali, la direttiva 1999/44 resta tuttavia applicabile a questi ultimi.

4 L'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44 disponeva quanto segue:

«In caso di difetto di conformità, il consumatore ha diritto al ripristino, senza spese della conformità del bene mediante riparazione o sostituzione, a norma del paragrafo 3, o ad una riduzione adeguata del prezzo o alla risoluzione del contratto relativo a tale bene, conformemente ai paragrafi 5 e 6».

Direttiva 2007/46/CE

5 La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU 2007, L 263, pag. 1), come modificata dal regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione del 7 maggio 2009 (GU 2009, L 118, pag. 13) (in prosieguo: la «direttiva 2007/46»), è stata abrogata dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU 2018, L 151, pag. 1), con efficacia dal 1º settembre 2020. Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti dei procedimenti principali, tale direttiva resta applicabile a questi ultimi.

6 L'articolo 3, punti 3, 5, 17 e 36 della direttiva 2007/46 era così formulato:

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

(...)

3) "omologazione", la procedura con cui uno Stato membro certifica che un tipo di veicolo, sistema, componente o entità tecnica è conforme alle pertinenti disposizioni amministrative e prescrizioni tecniche;

(...)

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

(...)

17) "tipo di veicolo", i veicoli di una determinata categoria identici almeno per quanto riguarda gli aspetti essenziali specificati nella parte B dell'allegato II; un tipo di veicolo può comprendere diverse varianti e versioni anch'esse specificate nella parte B dell'allegato II;

(...)

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

7 L'articolo 8, paragrafo 6, di tale direttiva così disponeva:

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

8 L'articolo 10, paragrafo 2, di detta direttiva prevedeva quanto segue:

«Gli Stati membri rilasciano un'omologazione CE del componente o dell'entità tecnica per un componente o un'entità tecnica conforme alle informazioni contenute nella documentazione informativa e che soddisfa le prescrizioni tecniche della direttiva particolare o del regolamento pertinenti, come stabilito nell'allegato IV».

9 L'articolo 13, paragrafo 1, della medesima direttiva così recitava:

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

10 Ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, della direttiva 2007/46:

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

11 L'articolo 26, paragrafo 1, di tale direttiva era formulato come segue:

«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.

Gli Stati membri autorizzano la vendita di veicoli incompleti, ma possono rifiutarne l'immatricolazione definitiva e la messa in circolazione fino a quando restano incompleti».

12 L'articolo 30, paragrafo 1, di detta direttiva prevedeva quanto segue:

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

13 L'articolo 46 della medesima direttiva prevedeva quanto segue:

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

Regolamento n. 715/2007

14 Ai sensi dei considerando 6 e 15 del regolamento n. 715/2007:

«(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. Ciò implica la necessità di raggiungere valori limite ambiziosi della fase Euro 6 senza dover rinunciare ai vantaggi dei motori diesel in termini di consumo di carburanti e di emissioni di idrocarburi e monossido di carbonio. Porre un tale obiettivo di riduzione delle emissioni di ossido di azoto in una fase iniziale darà ai costruttori di veicoli una sicurezza di programmazione a lungo termine e su scala europea.

(...)

(15) La Commissione dovrebbe essere conscia della necessità di rivedere il nuovo ciclo di guida standard europeo, metodo di prova di base per regolamentare le emissioni dell'omologazione CE. Dovrebbero essere aggiornati o sostituiti dei cicli di prova per riflettere mutamenti nelle specifiche dei veicoli e nei comportamenti di guida. Perché le emissioni mondiali effettive corrispondano a quelle misurate all'omologazione, possono essere necessarie delle revisioni. Si dovrebbe altresì prevedere l'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni e l'introduzione del concetto regolatore del "non superamento"».

15 L'articolo 3, punto 10, di tale regolamento così dispone:

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

(...)

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

16 L'articolo 4, paragrafi 1 e 2, di detto regolamento prevede quanto segue:

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

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

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

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione. Pertanto, i controlli della conformità in condizioni d'uso vanno effettuati per 5 anni o 100 000 km a seconda del caso che si verifica per primo. Le prove di durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento a fini di omologazione vanno effettuate per 160 000 km. Per conformarsi a tali prove di durata (...) i costruttori devono avere la possibilità di effettuare test di invecchiamento al banco di prova, nel rispetto delle misure di attuazione di cui al paragrafo 4.

Il controllo di conformità in condizioni d'uso verifica, in particolare, le emissioni dello scarico quali misurate sulla base dei limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di migliorare il controllo delle emissioni per evaporazione e delle emissioni a bassa temperatura ambiente, la Commissione riesamina le procedure di prova».

17 L'articolo 5, paragrafi 1 e 2, del medesimo regolamento è così formulato:

«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;

b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore;

c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico».

18 Ai sensi dell'articolo 13 del regolamento n. 715/2007:

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

2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:

(...)

d) l'impiego di impianti di manipolazione;

(...)».

Regolamento n. 692/2008

19 Il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento n. 715/2007 (GU 2008, L 199, pag. 1), è stato modificato dal regolamento (UE) n. 566/2011 della Commissione, dell'8 giugno 2011 (GU 2011, L 158, pag. 1) (in prosieguo: il «regolamento n. 692/2008»). A decorrere dal 1º gennaio 2022, il regolamento n. 692/2008 è stato abrogato dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1º giugno 2017, che integra il regolamento n. 715/2007, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento n. 692/2008 e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento n. 692/2008 (GU 2017, L 175, pag.1). Tuttavia, tenuto conto della data dei fatti dei procedimenti principali, il regolamento n. 692/2008 resta applicabile a questi ultimi.

20 L'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008, prevedeva quanto segue:

«Il costruttore si assicura che i dispositivi di controllo dell'inquinamento destinati a essere montati su veicoli con omologazione CE che rientrano nel campo di applicazione del regolamento [n. 715/2007] abbiano ottenuto l'omologazione CE come entità tecniche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della [direttiva 2007/46], conformemente agli articol[i] 12 e 13 e all'allegato XIII del presente regolamento».

Diritto tedesco

21 L'articolo 276 del Bürgerliches Gesetzbuch (codice civile; in prosieguo: il «BGB») prevede quanto segue:

«1. Il debitore risponde dei fatti dolosi o colposi qualora non sia stata pattuita né possa essere dedotta dal contenuto del rapporto obbligatorio, in particolare dall'assunzione di una garanzia o di un rischio, alcuna responsabilità attenuata o aggravata. Le disposizioni degli articoli 827 e 828 si applicano di conseguenza.

2. Agisce con colpa colui che non rispetta la diligenza richiesta nel rapporto obbligatorio.

3. Il debitore non può essere preventivamente esonerato dalla sua responsabilità per dolo».

22 A sensi dell'articolo 823 del BGB:

«1. Chiunque illecitamente leda, con dolo o colpa, la vita, l'integrità fisica, la salute, la libertà, la proprietà o un altro diritto altrui 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».

23 L'articolo 826 del BGB così dispone:

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

24 La Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung – EG-FGV) [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; in prosieguo: l'«EG-FGV»)], del 3 febbraio 2011, all'articolo 6, paragrafo 1, dispone quanto segue:

«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».

25 L'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV prevede 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, (...), 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».

Procedimenti principali e questioni pregiudiziali

26 La Volkswagen è il costruttore degli autoveicoli che CM e DS hanno acquistato di seconda mano presso venditori professionisti.

27 Per quanto riguarda CM, egli ha acquistato, in conformità a un ordine del 14 marzo 2016 e al prezzo di EUR 49 950, un veicolo di marca Volkswagen a motore diesel di tipo EA 288. Al momento del suo acquisto, tale veicolo era munito di un sistema di rilevamento del banco di prova, che è stato rimosso il 10 ottobre 2017 a seguito di un aggiornamento del software in esame, nonché di un altro software di programmazione del motore che riduce il tasso di ricircolo dei gas di scarico quando le temperature esterne si trovano al di sotto di una determinata soglia, il che ha come conseguenza un aumento delle emissioni di NOx. Pertanto, tale ricircolo è pienamente efficace solo se la temperatura esterna non scende al di sotto di tale soglia (in prosieguo: l'«intervallo termico»).

28 A causa della presenza di tali due impianti di manipolazione che si asserisce essere illeciti, CM si reputa vittima di un danno conseguente a fatto doloso e contrario all'ordine pubblico e al buon costume, ai sensi dell'articolo 826 del BGB, imputabile alla Volkswagen.

29 Con il ricorso proposto dinanzi al Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg, Germania), giudice del rinvio, egli chiede, a titolo di risarcimento del danno, il pagamento di una somma di EUR 8 938, corrispondente al 20% del prezzo di acquisto del veicolo e, in subordine, un indennizzo il cui importo è lasciato alla valutazione di tale giudice, che non deve tuttavia essere inferiore a EUR 6 703,50, pari al 15% del prezzo di acquisto.

30 Secondo la decisione di rinvio, la Volkswagen riconosce che il sistema di rilevamento del banco di prova fa parte di un software utilizzato al fine di ridurre il tasso di ricircolo dei gas di scarico al di fuori del nuovo ciclo di guida europeo, quando la temperatura di funzionamento raggiunge i 200

gradi Celsius. A partire da tale temperatura, il sistema di riduzione catalitica selettiva contribuirebbe alla riduzione delle emissioni di NOx, in modo tale che i valori limite siano comunque rispettati.

31 Per quanto riguarda l'intervallo termico, tale società afferma che vi è una riduzione del tasso di ricircolo dei gas di scarico al di sotto di una temperatura ambiente di + 12 gradi Celsius. Detto intervallo termico sarebbe lecito in quanto sarebbe necessario per la sicurezza del funzionamento del veicolo.

32 In subordine, detta società invoca, ai fini dell'esonero dalla sua responsabilità, l'esistenza di un errore inevitabile circa l'illiceità degli impianti di manipolazione e si basa, al riguardo, su un'omologazione cosiddetta «ipotetica» da parte del Kraftfahrt-Bundesamt (Ufficio federale della motorizzazione civile, Germania), vale a dire il fatto che la sua valutazione giuridica erronea sull'esistenza di un impianto di manipolazione lecito sarebbe stata confermata da tale autorità competente per l'omologazione CE, in caso di domanda rivolta a quest'ultima (in prosieguo: l'«omologazione ipotetica»).

33 Per quanto riguarda DS, egli ha acquistato, in conformità a un ordine del 29 marzo 2016 e al prezzo di EUR 32 000, un veicolo di marca Volkswagen a motore diesel di tipo EA 189. Al momento del suo acquisto, tale veicolo era munito di un impianto di manipolazione illecito, consistente nel rilevamento del banco di prova con un sistema di commutazione del motore.

34 Poiché l'Ufficio federale della motorizzazione civile, con decisioni del 14 e 15 ottobre 2015, ha ingiunto alla Volkswagen di eliminare tale impianto dai veicoli immessi sul mercato, il 7 marzo 2017 è stato installato sul veicolo di DS un software, sviluppato da tale società e convalidato da tale ufficio. Tuttavia, allo stesso tempo, su tale veicolo è stato installato un altro impianto di manipolazione, vale a dire un intervallo termico.

35 Di conseguenza, DS ritiene di aver subito un danno conseguente ad un fatto doloso e contrario all'ordine pubblico e al buon costume imputabile a detta società.

36 Con ricorso proposto dinanzi al giudice del rinvio il 4 marzo 2021, DS chiede, da un lato, il pagamento di un indennizzo il cui importo è lasciato alla valutazione di tale giudice senza che esso possa essere inferiore a EUR 4 800, equivalenti al 15% del prezzo di acquisto, e, dall'altro, l'accertamento, inoltre, del fatto che spetta alla medesima società risarcirlo per il danno subito a causa dell'installazione dell'impianto di manipolazione consistente in un intervallo termico.

37 La Volkswagen oppone a tale domanda un'eccezione di irricevibilità vertente sulla prescrizione e conclude, in ogni caso, per il rigetto di quest'ultima nel merito.

38 Per quanto riguarda l'intervallo termico, tale società sostiene che il ricircolo dei gas di scarico sarebbe ridotto solo al di sotto di una temperatura di +10 gradi Celsius, cosa che sarebbe necessaria per la sicurezza del funzionamento del veicolo.

39 Inoltre, essa afferma che, nelle sentenze del 14 luglio 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570), del 14 luglio 2022, Volkswagen (C-134/20, EU:C:2022:571), e del 14 luglio 2022, Porsche Inter Auto e Volkswagen (C-145/20, EU:C:2022:572), la Corte si sarebbe basata, per i veicoli di marca Volkswagen muniti di un intervallo termico identico, su una fascia di

temperature comprese tra 15 e 33 gradi Celsius per la temperatura esterna. Tale approccio si baserebbe su accertamenti di fatto dei giudici nazionali di rinvio che non corrispondono alle circostanze di cui si tratta nei procedimenti principali.

40 Detta società invoca, in subordine, un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto di manipolazione e si basa, al riguardo, su un'omologazione ipotetica da parte dell'Ufficio federale della motorizzazione civile.

41 Il giudice del rinvio ritiene, in primo luogo, che un diritto al risarcimento di CM e DS, in applicazione dell'articolo 826 del BGB e a titolo di danno con intento doloso contrario all'ordine pubblico e al buon costume, non appaia fondato.

42 Tale giudice rileva che il veicolo di CM era certamente munito, al momento del suo acquisto, di un impianto di manipolazione illecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 e che un siffatto impianto, per quanto riguarda il veicolo di DS, è stato installato in occasione di un aggiornamento di un software.

43 Per quanto riguarda tali due veicoli, il ricircolo dei gas di scarico sarebbe ridotto a partire da una temperatura ambiente di + 10 gradi Celsius, ragion per cui detto giudice ritiene che esista, in entrambi i casi, un intervallo termico illecito. Quest'ultimo non potrebbe essere considerato lecito ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, seconda frase, lettera a), di tale regolamento, sotto il profilo della necessità di evitare i rischi immediati di danni o avarie al motore, causati da un malfunzionamento di una componente del sistema di ricircolo dei gas di scarico, di una gravità tale da generare un pericolo concreto al momento della guida del veicolo munito di detto impianto, poiché non vi sarebbe un tale rischio concreto nel caso di specie.

44 Inoltre, per quanto riguarda CM, il medesimo giudice ritiene che neppure l'altro criterio di deroga risultante da tale disposizione, secondo il quale un impianto di manipolazione non deve essere attivo per la maggior parte dell'anno, debba essere considerato soddisfatto alla luce della giurisprudenza derivante dalla sentenza del 14 luglio 2022, GSMB Invest (C-128/20, EU:C:2022:570, punto 65). Infatti, il ricircolo dei gas di scarico di tale veicolo sarebbe ridotto a partire da una temperatura ambiente di + 12 gradi Celsius, mentre le temperature medie annue in Germania sarebbero inferiori a tale soglia.

45 Nonostante tali elementi, il giudice del rinvio sostiene che nei procedimenti principali manca un comportamento doloso e oggettivamente contrario all'ordine pubblico e al buon costume, ai sensi dell'articolo 826 del BGB, a causa, in particolare, dell'assenza di impianti di manipolazione «manifestamente illeciti» ai sensi della giurisprudenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia, Germania).

46 In secondo luogo, tale giudice ritiene che CM e DS potrebbero beneficiare di un diritto al risarcimento fondato sull'articolo 823, paragrafo 2, del BGB.

47 Facendo riferimento alla sentenza del Bundesgerichtshof (Corte federale di giustizia), del 26 giugno 2023 (in prosieguo: la «sentenza del Bundesgerichtshof»), detto giudice indica che l'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, e con l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, tutela gli interessi dell'acquirente di un veicolo nel caso di un'eventuale perdita patrimoniale che tragga origine dalla violazione, da parte del costruttore, del diritto dell'Unione relativo ai gas di scarico degli autoveicoli.

48 A tal riguardo, risulterebbe, sotto un primo profilo, che la Volkswagen ha violato tale diritto a causa dell'installazione sui veicoli di cui si tratta di un intervallo termico illecito.

49 Sotto un secondo profilo, il diritto al risarcimento sarebbe anche subordinato alla condizione che il costruttore del veicolo di cui si tratta abbia, quantomeno, agito con negligenza per quanto riguarda l'impianto di manipolazione in esame, ove la colpa del costruttore è presunta.

50 Tale costruttore potrebbe esimersi dalla propria responsabilità invocando e dimostrando l'esistenza di circostanze eccezionali che denotino l'assenza di negligenza da parte sua, circostanze che ricomprendono la prova di un errore inevitabile circa l'illiceità dell'impianto di manipolazione di cui si tratta.

51 Sotto un terzo profilo, lo stesso giudice rileva, da un lato, che un siffatto errore sussiste qualora detto costruttore, avendo agito con la diligenza richiesta, si sia pronunciato giuridicamente sulla base di un esame rigoroso della situazione giuridica, tenendo conto della giurisprudenza dei più alti organi giurisdizionali, e qualora non potesse attendersi una valutazione diversa di tale situazione. Dall'altro, un simile errore sarebbe inevitabile quando il costruttore può attestare un'omologazione CE rilasciata per l'impianto di manipolazione di cui si tratta in conformità all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

52 Secondo la sentenza del Bundesgerichtshof, un'omologazione meramente ipotetica, come quella di cui al punto 32 della presente sentenza, potrebbe d'ora in avanti essere sufficiente.

53 Il giudice del rinvio si chiede se, alla luce del diritto dell'Unione, il diritto al risarcimento dell'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito possa essere negato per il motivo che il costruttore interessato ha commesso un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto e, in caso di risposta affermativa a tale questione, se l'esonero di tale costruttore possa essere fondato sull'omologazione effettiva del veicolo di cui si tratta da parte dell'autorità nazionale competente o, persino, su un'omologazione ipotetica.

54 Sotto un quarto profilo, tale giudice rileva che, per quanto riguarda DS, il diritto al risarcimento che trae origine dall'impianto di manipolazione esistente al momento dell'acquisto del veicolo, vale a dire il rilevamento del banco di prova con il sistema di commutazione del motore, sarebbe prescritto. Tuttavia, poiché, dopo l'installazione dell'aggiornamento fornito dalla Volkswagen, tale veicolo presenterebbe un nuovo impianto di manipolazione illecito sotto forma di un intervallo termico, si porrebbe la questione se il suo proprietario abbia diritto al risarcimento nei confronti del costruttore.

55 Sotto un quinto profilo, detto giudice osserva che il diritto al risarcimento ai sensi dell'articolo 823, paragrafo 2, del BGB, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 1, e con l'articolo 27, paragrafo 1, dell'EG-FGV, riguarda il «risarcimento limitato», vale a dire il pagamento di una somma di denaro corrispondente alla differenza tra il valore del veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito e quello di tale veicolo privo di detto impianto.

56 Conformemente alla sentenza del Bundesgerichtshof, i vantaggi derivanti dall'uso del veicolo dovrebbero essere imputati all'importo del risarcimento, qualora questi ultimi eccedano, unitamente al valore residuo di tale veicolo, il prezzo di acquisto, previa deduzione di tale importo. Inoltre, tale giudice esigerebbe che l'importo del risarcimento non possa superare il 15% del prezzo di acquisto per ragioni di proporzionalità.

57 Il giudice del rinvio nutre dubbi quanto alla compatibilità di tale giurisprudenza con il diritto dell'Unione.

58 In tali circostanze, il Landgericht Ravensburg (Tribunale del Land, Ravensburg) ha deciso di sospendere i procedimenti e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se la domanda di risarcimento del danno presentata dall'acquirente del veicolo nei confronti del costruttore per negligenza nell'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], possa essere rigettata con la motivazione

a) che il costruttore avrebbe commesso un errore inevitabile quanto all'illiceità dell'atto;

in caso affermativo:

b) che l'errore quanto all'illiceità dell'atto sarebbe inevitabile per il costruttore, poiché l'autorità competente per l'omologazione CE o per le misure successive ha effettivamente autorizzato l'impianto di manipolazione installato;

in caso affermativo:

c) che l'errore quanto all'illiceità dell'atto sarebbe inevitabile per il costruttore, poiché l'interpretazione giuridica dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007], da parte del costruttore del veicolo sarebbe stata confermata, a fronte di una domanda corrispondente, dall'autorità competente per l'omologazione CE o per le misure successive (omologazione ipotetica).

2) Se il costruttore del veicolo che ha fornito un aggiornamento del software sia tenuto a risarcire il proprietario del veicolo qualora quest'ultimo subisca un danno a causa di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007], installato con l'aggiornamento del software.

3) Se sia compatibile con il diritto dell'Unione il fatto che, nell'ambito di una domanda risarcitoria nei confronti del costruttore del veicolo per negligenza nell'immissione in commercio di un veicolo munito di un impianto di manipolazione vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento [n. 715/2007],

a) all'acquirente del veicolo, nell'invocare il suo diritto al risarcimento limitato, debbano essere imputati i vantaggi derivanti dall'uso del veicolo, qualora tali vantaggi, congiuntamente al valore residuo, superino il prezzo di acquisto corrisposto, al netto dell'importo del risarcimento[;]

b) il diritto dell'acquirente del veicolo al risarcimento limitato sia circoscritto a un massimo del 15% del prezzo d'acquisto corrisposto».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

59 Secondo costante giurisprudenza della Corte, nell'ambito della procedura di cooperazione tra i giudici nazionali e la Corte, di cui all'articolo 267 TFUE, spetta a quest'ultima fornire al giudice nazionale una risposta utile che gli consenta di dirimere la controversia di cui è adito. In tale ottica, la Corte può essere indotta a prendere in considerazione norme del diritto dell'Unione alle quali il giudice nazionale non ha fatto riferimento nella formulazione della sua questione. Infatti,

la circostanza che, sul piano formale, un giudice nazionale abbia formulato una questione pregiudiziale facendo riferimento a talune disposizioni del diritto dell'Unione non osta a che la Corte fornisca a detto giudice tutti gli elementi di interpretazione che possono essere utili per la soluzione della causa di cui è adito, indipendentemente dal fatto che esso vi abbia fatto o meno riferimento nell'enunciazione delle sue questioni. Spetta, al riguardo, alla Corte trarre dall'insieme degli elementi forniti dal giudice nazionale, e, in particolare, dalla motivazione della decisione di rinvio, gli elementi di diritto dell'Unione che richiedano un'interpretazione, tenuto conto dell'oggetto della controversia (sentenza del 26 settembre 2024, Luxone e Sofein, C-403/23 e C-404/23, EU:C:2024:805, punto 47 e giurisprudenza citata).

60 Nel caso di specie, è pacifico che i procedimenti principali vertono sul diritto al risarcimento di CM e DS nei confronti della Volkswagen per il danno subito a seguito della presenza, nei loro veicoli rispettivi, di impianti di manipolazione illeciti, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, nonché sulla possibilità, per tale costruttore automobilistico, di invocare come causa di esonero dalla sua responsabilità a tale titolo l'omologazione ipotetica dei veicoli, che consentirebbe di configura un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto.

61 Occorre sottolineare che dalla giurisprudenza derivante dalla sentenza del 21 marzo 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilità dei produttori di veicoli muniti di impianti di manipolazione) (C-100/21; in prosieguo: la «sentenza Mercedes-Benz Group», EU:C:2023:229, punto 91), risulta che l'acquirente di un veicolo a motore munito di un impianto di manipolazione, ai sensi dell'articolo 18, paragrafo 1, dell'articolo 26, paragrafo 1, e dell'articolo 46 della direttiva 2007/46, in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, gode di un diritto al risarcimento da parte del costruttore del veicolo di cui si tratta qualora detto impianto abbia causato un danno a tale acquirente.

62 In tali circostanze, occorre ritenere che, con la prima questione, il giudice del rinvio chieda, in sostanza, se l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46, letti in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, debbano essere interpretati nel senso che essi ostano, nell'ambito di un'azione proposta dall'acquirente di un veicolo a motore per il risarcimento del danno causato dalla presenza in tale veicolo di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, a che il costruttore del veicolo possa invocare, come causa di esonero dalla sua responsabilità a tale titolo, l'esistenza di un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto, dovuto al fatto che l'autorità nazionale competente ha rilasciato l'omologazione CE di detto impianto o del veicolo che ne è munito, oppure al fatto che tale autorità, se fosse stata interrogata in proposito dal costruttore, avrebbe confermato la valutazione giuridica di quest'ultimo circa l'asserita liceità dell'impianto di manipolazione di cui si tratta.

63 A tal riguardo, occorre ricordare che l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46, letti in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, tutelano gli interessi specifici del singolo acquirente di un veicolo a motore nei confronti del costruttore di quest'ultimo qualora il veicolo di cui si tratta sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi di quest'ultima disposizione (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 88).

64 Da tali disposizioni emerge pertanto che un singolo acquirente di un veicolo a motore vanta, nei confronti del costruttore di tale veicolo, un diritto a che detto veicolo non sia munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento in esame (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 89).

65 Spetta quindi agli Stati membri, in forza dell'articolo 46 della direttiva 2007/46, determinare le sanzioni applicabili in caso di inosservanza delle disposizioni di quest'ultima. Tali sanzioni devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Allo stesso modo, conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, di detto regolamento, gli Stati membri fissano le disposizioni sulle sanzioni applicabili alle violazioni di tale regolamento. Le sanzioni di cui si tratta devono essere effettive, proporzionate e dissuasive (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 90).

66 Ciò premesso, come menzionato al punto 61 della presente sentenza, dall'articolo 18, paragrafo 1, dall'articolo 26, paragrafo 1, e dall'articolo 46 della direttiva 2007/46, letti in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, discende che gli Stati membri sono tenuti a prevedere che l'acquirente di un veicolo a motore munito di un impianto di manipolazione vietato, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento, goda di un diritto al risarcimento da parte del costruttore del veicolo di cui si tratta qualora detto impianto abbia causato un danno a tale acquirente (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 91).

67 In mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinino le modalità di ottenimento del risarcimento da parte degli acquirenti di un veicolo siffatto, ciascuno Stato membro determina tali modalità (v., in tal senso, sentenza Mercedes-Benz Group, punto 92).

68 Ciò posto, non sarebbe conforme al principio di effettività una normativa nazionale che renda praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di un veicolo a motore, di un risarcimento adeguato per danni che gli sono stati causati dalla violazione, da parte del costruttore di tale veicolo, del divieto sancito dall'articolo 5, paragrafo 2, di detto regolamento (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 93).

69 In particolare, le condizioni alle quali un costruttore di veicoli può invocare un errore inevitabile circa l'illiceità dell'impianto di manipolazione al fine di esimersi da qualsiasi responsabilità a tale titolo non possono essere tali da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di un veicolo munito di tale impianto, di un siffatto risarcimento.

70 Secondo la decisione di rinvio, il costruttore automobilistico ha la possibilità, in virtù della sentenza del Bundesgerichtshof, di esimersi da qualsiasi responsabilità invocando e dimostrando l'esistenza di un errore inevitabile circa l'illiceità dell'impianto di manipolazione di cui è munito il veicolo, circostanza che esclude una negligenza da parte sua e, allo stesso tempo, un diritto al risarcimento dell'acquirente del veicolo.

71 Dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta che l'invocazione di un errore inevitabile circa l'illiceità dell'impianto di manipolazione è considerata, secondo la giurisprudenza nazionale, come una causa di esonero dalla responsabilità per negligenza del costruttore automobilistico che presenta un carattere eccezionale.

72 Inoltre, come spiegato dal giudice del rinvio, tale errore inevitabile circa l'illiceità di un impianto di manipolazione di cui sono muniti i veicoli come quelli di cui si tratta nei procedimenti principali può essere utilmente invocato dal costruttore automobilistico quando è dovuto al fatto che l'autorità competente ha rilasciato un'omologazione CE per il tipo di veicolo di cui si tratta.

73 In primo luogo, occorre ricordare che, in conformità all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, è vietato l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni. Tuttavia, tale divieto conosce tre eccezioni che devono essere interpretate restrittivamente [v., in tal senso, sentenza Mercedes-Benz Group, punti 60 e 61]

74 Ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, lettere da a) a c), del regolamento n. 715/2007, tale divieto non si applica quando «l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli» [lettera a)], quando «l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore» [lettera b)], o quando «le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico» [lettera c)].

75 Nel caso di specie, dalla decisione di rinvio risulta che i veicoli di cui si tratta nei procedimenti principali erano muniti di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007.

76 Nei limiti in cui nessuna delle eccezioni di cui alle lettere da a) a c) di tale disposizione si applichi agli impianti di manipolazione in esame, circostanza che spetta al giudice del rinvio verificare, un costruttore automobilistico che dota i suoi veicoli di siffatti impianti non può, pertanto, alla luce di detta disposizione, pretendere che il suo comportamento sia lecito.

77 In secondo luogo, occorre rilevare che, ai sensi dell'articolo 3, punto 5, della direttiva 2007/46, la nozione di «omologazione CE» si riferisce alla 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 di tale direttiva e degli atti normativi elencati negli allegati IV o XI di quest'ultima.

78 L'omologazione CE corrisponde quindi a uno standard di conformità per un gran numero di veicoli. Esso costituisce un indizio del fatto che il progetto del tipo di veicolo considerato, compreso l'impianto di manipolazione installato, è conforme alle disposizioni e alle prescrizioni pertinenti di cui al punto precedente.

79 Ebbene, dalla giurisprudenza della Corte emerge che non è escluso che un tipo di veicolo, coperto da un'omologazione CE, che consenta a tale veicolo di essere utilizzato su strada, possa essere stato, in origine, omologato dall'autorità competente in materia di omologazione senza che le fosse stata rivelata la presenza di un impianto di manipolazione illecito. A tal riguardo, la direttiva 2007/46 concerne la situazione in cui l'illiceità di un elemento di progetto di un veicolo, sotto il profilo, ad esempio, dei requisiti previsti dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, viene scoperta solo dopo tale omologazione. In tal caso, l'articolo 8, paragrafo 6, di tale direttiva prevede che detta autorità possa annullare l'omologazione di un veicolo. Inoltre, dall'articolo 13, paragrafo 1, prima e terza frase, della direttiva in parola risulta che, quando un costruttore informa uno Stato membro, che ha rilasciato l'omologazione CE, di una modifica delle informazioni contenute nel fascicolo di omologazione, tale Stato membro può, se necessario, decidere, in consultazione con il costruttore, che debba essere rilasciata una nuova omologazione CE. Infine, l'articolo 30, paragrafo 1, della medesima direttiva prevede che, se uno Stato membro che ha rilasciato un'omologazione CE constata un difetto di conformità al tipo di veicolo che ha omologato, esso adotta i provvedimenti necessari, compresa, se del caso, la revoca di tale omologazione, per fare in modo che i veicoli prodotti siano messi in conformità con tale tipo (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 83 e giurisprudenza citata).

80 Di conseguenza, l'illiceità di un impianto di manipolazione di cui è munito un veicolo a motore, scoperta dopo l'omologazione CE per tale veicolo, può mettere in discussione la validità di tale omologazione e, per estensione, quella del certificato di conformità che doveva certificare che tale veicolo, appartenente alla serie del tipo omologato, soddisfaceva tutti gli atti regolamentari al momento della sua produzione (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 84).

81 Ne consegue che l'omologazione CE di un veicolo munito di un impianto di manipolazione non significa necessariamente che l'autorità nazionale competente abbia confermato la valutazione del costruttore del veicolo circa l'asserita liceità di tale impianto. In ogni caso, una siffatta omologazione o, ancor meno, un'omologazione ipotetica non può esimere tale costruttore dal suo obbligo di risarcire l'acquirente del veicolo per l'eventuale danno causato dalla presenza di detto impianto nel suo veicolo.

82 Ammettere che l'omologazione CE di un veicolo munito di un impianto di manipolazione possa costituire una causa di esonero dalla responsabilità del costruttore del veicolo avrebbe la conseguenza di rendere impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di detto veicolo, di un risarcimento adeguato per i danni che gli sono stati causati dalla violazione, da parte del costruttore di tale veicolo, del divieto enunciato all'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, circostanza che sarebbe contraria al principio di effettività. Infatti, accogliere una siffatta causa di esonero implicherebbe che il diritto a un risarcimento adeguato verrebbe vanificato in tutti i casi in cui il veicolo sia conforme al tipo omologato, anche se è pacifico che tale veicolo è munito di un impianto di manipolazione illecito.

83 Tenuto conto di tutte le considerazioni che precedono, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46, letti in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, devono essere interpretati nel senso che essi ostano, nell'ambito di un'azione proposta dall'acquirente di un veicolo a motore per il risarcimento del danno causato dalla presenza in tale veicolo di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, a che il costruttore del veicolo possa invocare, come causa di esonero dalla sua responsabilità a tale titolo, l'esistenza di un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto, dovuto al fatto che l'autorità nazionale competente ha rilasciato l'omologazione CE di detto impianto o del veicolo che ne è munito, oppure al fatto che tale autorità, se fosse stata interrogata in proposito dal costruttore, avrebbe confermato la valutazione giuridica di quest'ultimo circa l'asserita liceità dell'impianto di manipolazione di cui si tratta.

Sulla seconda questione

84 Con la seconda questione, il giudice del rinvio chiede, in linea generale, se un costruttore automobilistico che abbia fornito un aggiornamento di un software sia tenuto a risarcire il proprietario del veicolo quando quest'ultimo ha subito un danno a causa dell'impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, installato con l'aggiornamento di tale software.

85 Tuttavia, dal fascicolo di cui dispone la Corte risulta che tale questione mira a stabilire, più precisamente, se la circostanza che un impianto di manipolazione illecito fosse già installato al momento in cui è stata rilasciata l'omologazione CE del veicolo che ne è munito o, al contrario, sia stato installato solo successivamente a quest'ultima, abbia, in virtù dell'articolo 4, paragrafo 1, e

dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 nonché dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008, un'incidenza sul diritto al risarcimento dell'acquirente del veicolo di cui si tratta che ha subito tale danno, quale previsto dal diritto dell'Unione.

86 Tenuto conto di tali precisazioni e in considerazione della giurisprudenza della Corte citata al punto 59 della presente sentenza, occorre riformulare la seconda questione nel senso che il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 4, paragrafo 1, e l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 nonché l'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008 debbano essere interpretati nel senso che essi esigono che l'acquirente di un veicolo abbia diritto al risarcimento nei confronti del costruttore automobilistico quando tale acquirente ha subito un danno a causa di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, installato da detto costruttore mediante un aggiornamento di un software dopo l'omologazione CE di tale veicolo.

87 A tal riguardo, non si evince né dal testo dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che stabilisce che è vietato l'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni, fatte salve alcune eccezioni, né dal testo dell'articolo 3, punto 10, dello stesso regolamento, che definisce la nozione di «impianto di manipolazione», che, per valutare se l'uso di tale impianto sia vietato, occorra distinguere a seconda che tale dispositivo sia installato nella fase di produzione di un veicolo o solo dopo che il veicolo è stato messo in circolazione, segnatamente a seguito di una riparazione, ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44 (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 88).

88 Tale interpretazione è corroborata dal contesto in cui si collocano queste disposizioni del regolamento n. 715/2007 e dall'obiettivo perseguito da quest'ultimo (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 89).

89 Infatti, da un lato, per quanto riguarda il contesto di dette disposizioni, occorre ricordare che, conformemente all'articolo 4, paragrafo 1, primo comma, seconda frase, di tale regolamento, i costruttori devono dimostrare che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare venduti o messi in servizio nell'Unione europea sono stati omologati conformemente a tale regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione. Detto articolo 4, paragrafo 1, secondo comma, precisa che tale obbligo comporta il rispetto dei limiti di emissione di cui all'allegato I di tale regolamento e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5 dello stesso (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 90).

90 Quando un singolo acquirente acquista un veicolo appartenente alla serie di un tipo di veicolo omologato e, peraltro, corredato da un certificato di conformità, egli può ragionevolmente attendersi che il regolamento n. 715/2007 e, in particolare, l'articolo 5 di quest'ultimo, sia rispettato per quanto riguarda tale veicolo (sentenza Mercedes-Benz Group, punto 81 e giurisprudenza citata).

91 Peraltro, ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008, «[i]l costruttore si assicura che i dispositivi di controllo dell'inquinamento destinati a essere montati su veicoli con omologazione CE che rientrano nel campo di applicazione del regolamento [n. 715/2007] abbiano ottenuto l'omologazione CE come entità tecniche ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, della direttiva [2007/46], conformemente agli articol[i] 12 e 13 e all'allegato XIII del presente regolamento» (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 91).

92 Da tali disposizioni dei regolamenti n. 715/2007 e n. 692/2008 discende che i dispositivi di controllo dell'inquinamento devono rispettare gli obblighi previsti dal regolamento n. 715/2007, siano essi installati originariamente o successivamente alla messa in servizio di un veicolo (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 92).

93 Dall'altro lato, consentire ai costruttori di veicoli di installare, dopo la messa in servizio di un veicolo, un impianto di manipolazione che non rispetta tali obblighi sarebbe contrario all'obiettivo perseguito dal regolamento n. 715/2007, che consiste nel garantire un elevato livello di tutela dell'ambiente e, più specificamente, nel ridurre considerevolmente le emissioni di ossido di azoto (NOx) dei veicoli a motore diesel per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite in termini di inquinamento (sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 93).

94 La circostanza che un impianto di manipolazione sia stato installato dopo la messa in servizio di un veicolo, in occasione di una riparazione ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 2, della direttiva 1999/44, è quindi irrilevante per valutare se l'uso di tale impianto sia vietato ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, di tale regolamento, in combinato disposto con l'articolo 3, punto 10, di quest'ultimo (v., in tal senso, sentenza del 14 luglio 2022, Volkswagen, C-134/20, EU:C:2022:571, punto 94).

95 Infatti, indipendentemente dalla questione se un impianto di manipolazione fosse installato all'origine, ossia al momento dell'omologazione CE, o lo sia stato successivamente, tale impianto è idoneo a creare incertezza quanto alla possibilità di immatricolare, vendere o mettere in circolazione detto veicolo e, nel tempo, a recare pregiudizio all'acquirente di un veicolo munito di un siffatto impianto (v., in tal senso, sentenza Mercedes-Benz Group, punto 84).

96 Tenuto conto di quanto precede, occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 4, paragrafo 1, e l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 nonché l'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento n. 692/2008 devono essere interpretati nel senso che essi esigono che l'acquirente di un veicolo abbia diritto al risarcimento nei confronti del costruttore automobilistico quando tale acquirente ha subito un danno a causa di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, installato da detto costruttore mediante un aggiornamento di un software dopo l'omologazione CE di tale veicolo.

Sulla terza questione

97 Con la terza questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se il diritto dell'Unione debba essere interpretato nel senso che esso osta, da un lato, a che all'importo del risarcimento dovuto all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che ha subito un danno causato da tale impianto, sia imputato un importo corrispondente al beneficio derivante dall'uso di tale veicolo e, dall'altro, a una limitazione di tale risarcimento a un importo corrispondente al 15% del prezzo di acquisto del veicolo.

98 Occorre ricordare che, conformemente alla giurisprudenza di cui al punto 67 della presente sentenza, in mancanza di disposizioni del diritto dell'Unione che disciplinino le modalità di ottenimento del risarcimento da parte degli acquirenti di un veicolo per i danni causati dall'impianto di manipolazione illecito di cui esso è munito, spetta a ciascuno Stato membro determinare tali modalità.

99 Ciò posto, conformemente alla giurisprudenza citata al punto 68 della presente sentenza, non sarebbero conformi al principio di effettività modalità determinate dagli Stati membri che rendano in pratica impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento, da parte dell'acquirente di un veicolo a motore, di un risarcimento adeguato per danni che gli sono stati causati dalla violazione, da parte del costruttore di tale veicolo, del divieto sancito da detto articolo 5, paragrafo 2.

100 Con tale riserva, si deve rilevare che i giudici nazionali sono legittimati a vigilare affinché la tutela dei diritti garantiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione, compreso quello dell'acquirente di un veicolo a motore ad un risarcimento adeguato per i danni che gli sono stati causati dalla violazione, da parte del costruttore di tale veicolo, del divieto sancito dall'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, non comporti un indebito arricchimento degli aventi diritto (v., in tal senso, sentenza Mercedes-Benz Group, punti 94 e giurisprudenza citata).

101 Spetta quindi al giudice del rinvio verificare se l'imputazione del beneficio derivante da un vantaggio per l'acquirente nell'ambito dell'uso dei veicoli o, nel caso di specie, l'imputazione del beneficio derivante dall'uso effettivo dei veicoli di cui si tratta nei procedimenti principali, garantisca un siffatto risarcimento adeguato agli acquirenti, purché sia dimostrato che questi ultimi hanno subito un danno connesso all'installazione in detti veicoli di impianti di manipolazione vietati, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2 (v., in tal senso, sentenza Mercedes-Benz Group, punto 95).

102 In tale contesto, il fatto che uno Stato membro stabilisca un legame tra il prezzo di acquisto di un siffatto veicolo e l'importo del risarcimento del danno subito dall'acquirente del veicolo non può essere considerato contrario al diritto dell'Unione, nei limiti in cui la valutazione dell'entità di tale danno, che si concretizza in particolare nel rischio che tale veicolo non possa essere immatricolato, venduto o messo in servizio, sia legata al prezzo di acquisto.

103 A tal riguardo, dalla decisione di rinvio risulta che, conformemente alla giurisprudenza derivante dalla sentenza del Bundesgerichtshof, la portata del risarcimento del danno rientra nella valutazione del giudice di merito, ma non può essere inferiore al 5% di tale prezzo di acquisto, senza essere superiore al 15% di quest'ultimo, per ragioni di proporzionalità.

104 Conformemente alla giurisprudenza della Corte di cui al punto 66 della presente sentenza, la determinazione, da parte di uno Stato membro, di una siffatta forcella di risarcimento consistente in una percentuale minima e in una percentuale massima del prezzo di acquisto, al fine di fissare l'importo di un risarcimento adeguato di cui deve beneficiare l'acquirente del veicolo, non può, in linea di principio, neanch'essa essere considerata contraria al diritto dell'Unione, purché tale forcella non conduca a un risarcimento inadeguato del danno subito dall'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione.

105 Nel caso di specie, occorre rilevare che CM ha chiesto il pagamento di una somma corrispondente al 20% del prezzo di acquisto e, in subordine, almeno al 15% di tale prezzo, mentre DS ha chiesto il pagamento di un risarcimento lasciato alla valutazione di tale giudice, senza che esso possa essere inferiore all'equivalente del 15% del prezzo di acquisto.

106 Spetta al giudice del rinvio verificare se la forcella di risarcimento di cui al punto 103 della presente sentenza non renda praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'ottenimento da parte di CM e DS di un risarcimento adeguato dei danni subiti.

107 Tenuto conto di tutte le osservazioni che precedono, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che esso non osta, da un lato, a che all'importo del risarcimento dovuto all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che abbia subito un danno causato da tale impianto, sia imputato un importo corrispondente al beneficio derivante dall'uso di tale veicolo e, dall'altro, a una limitazione di tale risarcimento a un importo corrispondente al 15% del prezzo di acquisto del veicolo, purché detto risarcimento sia adeguato al danno subito.

Sulle spese

108 Nei confronti delle parti nei procedimenti principali 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 (Quinta Sezione) dichiara:

1) L'articolo 18, paragrafo 1, l'articolo 26, paragrafo 1, e l'articolo 46 della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro), come modificata dal regolamento (CE) n. 385/2009 della Commissione, del 7 maggio 2009, letti in combinato disposto con l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo,

devono essere interpretati nel senso che:

essi ostano, nell'ambito di un'azione proposta dall'acquirente di un veicolo a motore per il risarcimento del danno causato dalla presenza in tale veicolo di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, a che il costruttore del veicolo possa invocare, come causa di esonero dalla sua responsabilità a tale titolo, l'esistenza di un errore inevitabile circa l'illiceità di tale impianto dovuto al fatto che l'autorità nazionale competente ha rilasciato l'omologazione CE di detto impianto o del veicolo che ne è munito, oppure al fatto che tale autorità, se fosse stata interrogata in proposito dal costruttore, avrebbe confermato la valutazione giuridica di quest'ultimo circa l'asserita liceità dell'impianto di manipolazione di cui si tratta.

2) L'articolo 4, paragrafo 1, e l'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007 nonché l'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento n. 715/2007, come modificato dal regolamento (UE) n. 566/2011 della Commissione, dell'8 giugno 2011,

devono essere interpretati nel senso che:

essi esigono che l'acquirente di un veicolo abbia diritto al risarcimento nei confronti del costruttore automobilistico quando tale acquirente ha subito un danno a causa di un

impianto di manipolazione illecito, ai sensi di tale articolo 5, paragrafo 2, installato da detto costruttore mediante un aggiornamento di un software dopo l'omologazione CE di tale veicolo.

3) **Il diritto dell'Unione deve essere interpretato nel senso che esso non osta, da un lato, a che all'importo del risarcimento dovuto all'acquirente di un veicolo munito di un impianto di manipolazione illecito, ai sensi dell'articolo 5, paragrafo 2, del regolamento n. 715/2007, che abbia subito un danno causato da tale impianto, sia imputato un importo corrispondente al beneficio derivante dall'uso di tale veicolo e, dall'altro, a una limitazione di tale risarcimento a un importo corrispondente al 15% del prezzo di acquisto del veicolo, purché detto risarcimento sia adeguato al danno subito.**

Firme