

Affaire C-145/20**Demande de décision préjudicielle****Date de dépôt :**

24 mars 2020

Jurisdiction de renvoi :

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

17 mars 2020

Partie demanderesse :

DS

Partie défenderesse :

Porsche Inter Auto GmbH & Co KG

L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) [omissis], saisi par pourvoi en *Revision* de la partie demanderesse contre l'arrêt de l'Oberlandesgericht Linz (tribunal régional supérieur de Linz, Autriche) du 4 avril 2019 [omissis], confirmant le jugement du Landesgericht Linz (tribunal régional de Linz, Autriche) du 12 décembre 2018 [omissis], dans le litige opposant DS, partie demanderesse [omissis] à 1) la société Porsche Interauto GmbH & Co. KG Zweigniederlassung AVEG Linz-Leonding, 4600 Linz Leonding [omissis], et 2) la société Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, [omissis] Allemagne, [omissis], parties défenderesses, a pris, en chambre de conseil, la présente

ORDONNANCE :**[Or. 2]**

Les questions ci-après sont déférées à titre préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne, conformément à l'article 267 TFUE :

- 1) Convient-il d'interpréter l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation (JO 1999, L 171, p. 12), en ce sens qu'un véhicule à moteur qui relève du

champ d'application du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1), présente la qualité habituelle d'un bien de même type à laquelle le consommateur peut raisonnablement s'attendre si ce véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, mais que le type de véhicule est néanmoins couvert par une réception CE par type en vigueur et que le véhicule peut par conséquent être utilisé sur la route ?

- 2) Convient-il d'interpréter l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 en ce sens que peut être licite en application dudit article un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, dudit règlement, qui est conçu de telle manière que, en dehors des essais en conditions de laboratoire, et donc en conditions de conduite réelles, le recyclage des gaz d'échappement ne fonctionne pleinement que si la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius, ou bien l'application de la disposition dérogatoire précitée est-elle en tout état de cause exclue [Or. 3] du seul fait que la pleine efficacité du système de recyclage des gaz d'échappement est ainsi limitée à des conditions qui, sur une partie du territoire de l'Union, ne règnent qu'environ six mois par an ?
- 3) Convient-il d'interpréter l'article 3, paragraphe 6, de la directive 1999/44 en ce sens qu'un défaut de conformité consistant en la présence, dans le véhicule, d'un dispositif d'invalidation illicite en vertu de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007 appliqué conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, de ce même règlement, est à qualifier de mineur au sens de ladite disposition si, à supposer qu'il eût connaissance de l'existence et du fonctionnement dudit dispositif, l'acheteur aurait néanmoins acheté le véhicule ?

Motifs :

A. Les faits

La deuxième partie défenderesse est un constructeur automobile ; la première partie défenderesse est un concessionnaire indépendant de la deuxième partie défenderesse. La partie demanderesse, un consommateur, a acheté le 21 décembre 2013 un véhicule particulier produit par la première partie défenderesse. Il est constant que ce véhicule relève du champ d'application du règlement n° 715/2007. Il est équipé d'un moteur diesel de type EA 189, conforme à la norme Euro 5. L'unité de commande de gestion de ce moteur contenait un logiciel qui faisait fonctionner le système de recyclage des gaz d'échappements selon deux modes de fonctionnement (« système de commutation »). Dans le premier mode, qui était uniquement activé au cours de l'essai de mesure des émissions en conditions de

laboratoire, le taux de recyclage des gaz d'échappement était plus élevé que dans le deuxième mode, activé en conditions de conduite réelles. Le type de véhicule en cause a été réceptionné par le Kraftfahrt-Bundesamt (Office fédéral des véhicules à moteur, Allemagne). La [Or. 4] présence du « système de commutation » n'avait pas été révélée à l'autorité procédant à la réception par type. Si l'Office fédéral des véhicules à moteur avait eu connaissance du « système de commutation », il n'aurait pas réceptionné le type.

La partie demanderesse aurait acheté le véhicule même si elle avait eu connaissance du « logiciel de manipulation ».

Le 15 octobre 2015, l'Office fédéral des véhicules à moteur a pris à l'égard de la deuxième partie défenderesse une « décision prenant a posteriori des dispositions complémentaires à la réception (CE) par type » conformément à l'article 25, paragraphe 2, de la Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, règlement sur la réception CE des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules – règlement sur la réception CE des véhicules à moteur, ci-après l'« EG-FGV ») allemande, par laquelle il ordonnait (entre autres) d'enlever les dispositifs d'invalidation illicites afin de rétablir la conformité des moteurs de type EA 189 Euro 5 à la réglementation. Par courrier du 20 décembre 2016, l'Office fédéral des véhicules à moteur a informé la deuxième partie défenderesse qu'il confirmait que la modification proposée des données du logiciel était propre à rétablir la conformité des véhicules concernés. La réception CE par type du type de véhicule en cause en l'espèce n'a pas été révoquée ni retirée par la suite.

Le 15 février 2017, la partie demanderesse a fait procéder à la « mise à jour du logiciel » visée dans ledit courrier sur son véhicule. Cette mise à jour a remplacé le « système de commutation » par une programmation suivant laquelle le mode réduisant les émissions est activé non seulement au cours d'essais mais aussi en cas d'utilisation du véhicule sur route, mais n'est toutefois pleinement efficace que si la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius (« fenêtre thermique »).

B. L'argumentation des parties

La partie demanderesse agit contre la première partie défenderesse en dommages et intérêts, garantie et nullité du contrat pour [Or. 5] vice du consentement et contre la deuxième partie défenderesse en dommages et intérêts. Elle demande le remboursement du prix d'achat en contrepartie de la restitution du véhicule, à titre subsidiaire une réduction du prix, à titre subsidiaire que soit constatée la responsabilité des parties défenderesses au titre des dommages résultant de la présence d'un dispositif d'invalidation illicite. Elle fait valoir que le véhicule présente un défaut au motif que le « système de commutation » constitue un

dispositif d'invalidation d'illicite au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007. D'après la partie demanderesse, la mise à jour du logiciel n'a pas remédié à ce défaut. Une perte de valeur risque de se produire à l'avenir, tout comme des dommages subséquents causés par la mise à jour du logiciel.

Les parties défenderesses soutiennent que ni le « système de commutation » ni la « fenêtre thermique » n'est à qualifier de disposition d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007 et que, par conséquent, ils ne sont pas non plus illicites. Dans le cadre de la procédure devant l'Oberster Gerichtshof (Cour suprême), les parties défenderesses reconnaissent que la « fenêtre thermique » constitue un dispositif d'invalidation. Elles soutiennent cependant que celui-ci est licite en application de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 et que telle était également l'appréciation portée par l'Office fédéral des véhicules à moteur.

C. La procédure

Le tribunal saisi en première instance a rejeté l'action.

La juridiction d'appel n'a pas fait droit à l'appel interjeté par la partie demanderesse. Elle a estimé que le véhicule ne présentait pas de défaut, au motif que, après la mise à jour du logiciel, la partie demanderesse ne devait pas s'attendre à ce que les autorités retirent l'autorisation d'utiliser le véhicule. La juridiction d'appel a déclaré que, à supposer même qu'il y ait initialement eu un défaut, la mise à jour du logiciel y avait remédié. Enfin, la technique qui réduisait le recyclage des gaz d'échappement lorsque la température extérieure était inférieure à 15 ou supérieure à 33 degrés Celsius, était licite en application de l'article 5, paragraphe 2, [Or. 6] du règlement n° 715/2007, dès lors qu'elle était nécessaire pour protéger le moteur contre des dégâts.

L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême) doit statuer sur un pourvoi en Revision de la partie demanderesse, par laquelle celle-ci cherche à faire aboutir son action.

D. Le droit applicable

L'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007 définit la notion de « dispositif d'invalidation » aux fins dudit règlement et de ses mesures d'exécution comme suit :

« tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules ».

L'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 715/2007 dispose (extraits) :

« 1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas lorsque :

a) le besoin du dispositif se justifie en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule ;

[...] »

L'article 3, point 9, troisième alinéa, du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission, du 18 juillet 2008, portant application et modification du règlement n° 715/2007 [Or. 7] (JO 2008, L 199, p. 1), énonce :

« Le constructeur fournit également à l'autorité compétente des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d'échappement (EGR), notamment sur son fonctionnement à basses températures. »

L'article 2, paragraphe 1, de la directive 1999/44 prévoit :

« Le vendeur est tenu de livrer au consommateur un bien conforme au contrat de vente. »

L'article 2, paragraphe 2, de la directive 1999/44 est rédigé comme suit (extraits) :

« Le bien de consommation est présumé conforme au contrat :

[...]

d) s'il présente la qualité et les prestations habituelles d'un bien de même type auxquelles le consommateur peut raisonnablement s'attendre, eu égard à la nature du bien et, le cas échéant, compte tenu des déclarations publiques faites sur les caractéristiques concrètes du bien par le vendeur, par le producteur ou par son représentant, notamment dans la publicité ou l'étiquetage. »

L'article 3, paragraphe 6, de la directive 1999/44 précise :

« Le consommateur n'est pas autorisé à demander la résolution du contrat si le défaut de conformité est mineur. »

L'article 922, paragraphe 1, de l'Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (code civil, ci-après l'« ABGB ») autrichien dispose :

« Celui qui remet à autrui une chose à titre onéreux garantit que la chose est conforme au contrat. Il répond donc de ce que la chose possède les qualités stipulées ou habituellement attendues, qu'elle corresponde à sa description, à un échantillon ou à un modèle, et qu'elle soit propre à l'usage stipulé ou à l'usage qui correspond à la nature de l'acte juridique. » [Or. 8]

L'article 932, paragraphe 1, de l'ABGB énonce :

« En cas de défaut, celui qui reçoit la chose peut exiger l'amélioration (réparation ou fourniture de ce qui manque), le remplacement de la chose, une réduction adéquate de la contrepartie (réduction du prix) ou la résolution du contrat (rédhibition). »

L'article 932, paragraphe 4, première phrase, de l'ABGB prévoit :

« Si tant l'amélioration que le remplacement de la chose sont impossibles ou entraînent pour le remettant des coûts disproportionnés, celui qui reçoit la chose a droit à une réduction du prix ou, à moins qu'il ne s'agisse d'un défaut mineur, à la rédhibition ».

L'article 25, paragraphe 2, de l'EG-FGV allemande est formulé comme suit :

« Afin de remédier à des défauts apparus et de garantir la conformité de véhicules déjà mis en circulation, de composants ou d'entités techniques, l'Office fédéral des véhicules à moteur peut prendre a posteriori des dispositions complémentaires. »

E. Motifs du renvoi préjudiciel

- 1.1 L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême) est appelé à se prononcer sur les points de savoir si, le jour de sa remise, le véhicule acquis par la partie demanderesse présentait un défaut, s'il a été remédié à ce défaut et si la partie demanderesse a subi un préjudice qui aurait été causé par la deuxième partie défenderesse.
- 1.2 Si la chose remise est affectée d'un défaut auquel il est possible de remédier, l'acheteur a, en vertu de l'article 932, paragraphe 1, de l'ABGB, d'abord un droit d'amélioration. L'amélioration doit mettre la chose dans un état conforme au contrat [omissis – références de jurisprudence nationale]. Pour éteindre la créance d'amélioration, le vendeur doit alléguer à titre de fait extincteur et prouver [Or. 9] qu'il a remédié au défaut par une amélioration [omissis – références de jurisprudence nationale].

- 1.3 La prestation est entachée d'un défaut au sens de l'article 922 de l'ABGB lorsqu'elle ne présente pas, en qualité ou en quantité, les qualités habituellement attendues ou promises [omissis – références de jurisprudence nationale].
- 1.4 S'agissant de véhicules particuliers, la jurisprudence autrichienne considère que les autorisations officielles requises pour une utilisation sur route doivent avoir été obtenues [omissis – références de jurisprudence nationale].
- 2.1 Selon l'analyse de l'Oberster Gerichtshof (Cour suprême), le « système de commutation » présent lors de la remise de l'objet acheté à la partie demanderesse est à qualifier de dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 [omissis – références de jurisprudence nationale]. Cela résulte du fait qu'il s'agit d'un élément de conception qui détecte les paramètres dont il ressort si le véhicule est utilisé dans le cadre d'un essai ou en conditions de conduite réelles et qui, sur cette base, active soit le mode de fonctionnement avec un taux élevé de recyclage des gaz d'échappement, soit le mode de fonctionnement avec un faible taux de recyclage. En faisant cela, il agit sur le recyclage des gaz d'échappement, donc sur une partie du système de contrôle des émissions. L'activation, pour l'utilisation du véhicule en conditions de conduite réelles, d'un mode de fonctionnement se caractérisant par un moindre recyclage des gaz d'échappement a par ailleurs pour effet de réduire l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules **[Or. 10]** (voir article 3, point 10, du règlement n° 715/2007). La partie défenderesse n'a pas allégué, en ce qui concerne le « système de commutation », qu'il existerait des circonstances en raison desquelles une exception à l'interdiction du dispositif d'invalidation en application de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 pourrait être envisagée.
- 2.2 L'Oberster Gerichtshof (Cour suprême) considère que le véhicule acquis par la partie demanderesse comportait en tout état de cause un défaut au sens de l'article 922 de l'ABGB, du fait que la présence du dispositif d'invalidation n'avait pas été révélée à l'autorité chargée de la réception CE par type, ce qui avait entaché la validité de la réception par type. Le fait que l'Office fédéral des véhicules à moteur a pris des dispositions complémentaires à la réception (CE) par type en est la manifestation.
- 2.3 Le point de savoir si le véhicule présentait en outre un défaut du fait que la première partie défenderesse avait obligation de livrer un véhicule qui ne fût pas pourvu d'un dispositif d'invalidation illicite au sens des dispositions combinées de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, est l'objet de la première question préjudicielle. Si tel était le cas, il faudrait examiner si le véhicule était toujours équipé d'un dispositif d'invalidation illicite après la mise à jour du logiciel. C'est l'objet de la deuxième question préjudicielle. La troisième question préjudicielle porte sur les effets juridiques d'un défaut persistant même après la mise à jour du logiciel.

- 2.4 L'appréciation du défaut de conformité revêt également d'importance pour l'appréciation de la responsabilité de la deuxième partie défenderesse, dès lors que la partie demanderesse considère que son préjudice résulte en substance de l'acquisition d'un véhicule non conforme au contrat et de la présence d'un dispositif d'invalidation illicite. **[Or. 11]**

Sur la première question

- 3.1 La réponse à la question de savoir si l'approbation de la mise à jour du logiciel par l'autorité chargée de la réception (CE) par type suffit, à elle seule, à réaliser l'amélioration de la chose achetée dépend de l'appréciation qui sera portée sur le point de savoir ce que le vendeur devait précisément en vertu du contrat de vente.
- 3.2 Selon la partie demanderesse, ce qui était dû en vertu du contrat était non seulement l'existence d'une réception (CE) par type, mais également l'absence, dans le véhicule, d'un dispositif d'invalidation illicite en vertu des dispositions combinées de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007.
- 4.1 L'article 2, paragraphe 2, de la directive 1999/44 énonce les conditions dans lesquelles le bien de consommation est présumé être conforme au contrat. La doctrine comprend cela en ce sens que la directive énonce une présomption relative au contenu de l'accord entre les parties au contrat sur les caractéristiques que la chose vendue doit posséder [omissis – références de doctrine], de sorte que, si la chose ne répond pas aux exigences citées dans la directive, on peut considérer qu'un défaut de conformité est constitué. Il incomberait alors au vendeur de prouver que, en réalité, ce n'était pas ce que les parties avaient convenu. Comparé à la conception de l'ABGB, selon laquelle l'acheteur doit prouver non seulement que la chose diffère de ce qui était contractuellement dû, mais également le contenu du contrat, cela revient à faciliter la preuve à l'acheteur [omissis – références de doctrine]. **[Or. 12]**
- 4.2. La caractéristique de la qualité et des prestations « raisonnablement attendues » érige le modèle européen de consommateur moyen en critère [omissis – références de doctrine].
- 4.3 De l'avis de la juridiction de céans, il serait possible de comprendre cela en ce sens qu'il y a lieu de présumer que, s'agissant d'un produit, tel qu'un véhicule, dont il est connu qu'il doit répondre à des exigences réglementaires, le consommateur moyen, normalement informé et raisonnablement attentif et avisé (arrêts du 8 avril 2003, Pippig Augenoptik, C-44/01, EU:C:2003:205, point 55, ainsi que du 8 février 2017, Carrefour Hypermarchés, C-562/15, EU:C:2017:95, point 31) s'attend effectivement à ce que ces exigences soient respectées. Il semble en effet logique que, à cet égard, le respect de la réglementation fasse partie des attentes raisonnables du consommateur. Le fait que les types de véhicules doivent faire l'objet d'une procédure de réception par type ne fait pas nécessairement obstacle à cette lecture de l'article 2, paragraphe 2, sous d), de la

directive 1999/44. Le point de savoir s'il était subjectivement d'importance pour l'acheteur que le véhicule ne comporte pas de logiciel tel que le « système de commutation » ne serait alors pas non plus déterminant.

- 4.4 Une interprétation en ce sens aurait pour conséquence que le vendeur d'un véhicule à moteur devrait non seulement garantir l'existence de la réception par type nécessaire pour l'usage habituellement attendu au sens de l'article 922 de l'ABGB, mais aussi que ce véhicule ne contient pas d'éléments de conception illicites.

Sur la deuxième question [Or. 13]

- 5.1 Dans l'hypothèse où la première question reçoit une réponse négative, il convient de considérer que la première partie défenderesse avait obligation de livrer un véhicule qui ne fût pas pourvu d'un dispositif d'invalidation illicite au sens des dispositions combinées de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007. Dans ce cas, le droit à amélioration que l'article 932, paragraphe 1, de l'ABGB confère la partie demanderesse viserait à l'établissement de cet état.
- 5.2 La tentative d'amélioration entreprise en procédant à la mise à jour du logiciel ne saurait alors être considérée avoir réussi du seul fait que l'Office fédéral des véhicules à moteur n'a pas révoqué ni retiré la réception (CE) par type. Il faudrait, au contraire, examiner si, oui ou non, le véhicule acheté est toujours équipé d'un dispositif d'invalidation prohibé par l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007.
- 5.3 L'élément déterminant pour cela est en l'occurrence le point de savoir si la programmation actuelle, qui comprend une « fenêtre thermique », peut relever de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 et dont se prévalent les parties défenderesses, ou si cela est en tout état de cause exclu, comme le soutient la partie demanderesse. La partie demanderesse fonde sa position sur le fait que la « fenêtre thermique » fait fonctionner le dispositif d'invalidation avec une fréquence telle que cela aurait pour effet d'inverser le rapport entre règle et exception inhérent à l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007.
- 6.1 La création, par le règlement n° 715/2007, d'exigences techniques harmonisées pour la réception par type des véhicules à moteur vise, outre à assurer le bon fonctionnement du marché intérieur, à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement (considérant 1 du règlement n° 715/2007). Le législateur a notamment considéré qu'il était nécessaire de continuer à réduire considérablement [Or. 14] les émissions d'oxyde d'azote des véhicules diesels pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution (considérant 6 du règlement n° 715/2007).

- 6.2 De l’avis de la juridiction de céans, ces objectifs plaident en faveur d’une interprétation stricte des dérogations prévues à l’article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement n° 715/2007.
- 6.3 Aux termes de l’article 3, point 9, troisième alinéa, du règlement n° 692/2008, le constructeur fournit à l’autorité compétente des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d’échappement, notamment sur son fonctionnement à basses températures. Selon l’Oberster Gerichtshof (Cour suprême), il découle de cette disposition que le seul fait que les températures soient « basses » ne libère pas de l’exigence que le système de recyclage des gaz d’échappement fonctionne.
- 6.4 La technique de la « fenêtre thermique » fait que le recyclage des gaz d’échappement est réglé de telle manière que la mode réduisant les émissions n’est pleinement efficace que si la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius.
- 6.5 Il est notoire que, sur une partie du territoire de l’Union, ainsi en Autriche, la température moyenne est inférieure à 15 degrés Celsius plusieurs mois par an (voir, par exemple, <https://www.wien.gv.at/statistik/lebensraum/tabellen/lufttemperatur.html>, consulté le 17 mars 2020, faisant apparaître que, à Vienne, la température moyenne était au cours de l’année 2018 inférieure à 15 degrés Celsius six mois sur douze). La température extérieure à laquelle le recyclage des gaz d’échappement d’un type de véhicule tel que celui en cause en l’espèce est pleinement efficace n’est ainsi pas atteinte en moyenne pendant une grande partie de l’année. Les parties défenderesses prétendent donc pouvoir, **[Or. 15]** sur le fondement d’une disposition dérogatoire [article 15, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007], ne pas respecter, pendant environ la moitié de l’année, l’interdiction des dispositifs d’invalidation.
- 6.2 Le principe selon lequel les exceptions sont toujours d’interprétation stricte (voir arrêt du 11 décembre 2014, Ryneš, C-212/13, EU:C:2014:2428, point 29, ainsi que conclusions de l’avocat général Bot dans l’affaire Gomes Viana Novo e.a., C-309/12, EU:C:2013:419, point 26) et l’objectif d’une réduction des émissions d’oxyde d’azote poursuivi par le règlement n° 715/2007 pourraient laisser penser qu’il n’est tout simplement pas possible de justifier un dispositif d’invalidation qui fonctionne de façon aussi fréquente par l’une des dérogations prévues à l’article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement n° 715/2007.

Sur la troisième question

- 7.1 En application de la jurisprudence autrichienne, lors de l’examen de l’éventuelle qualification d’un défaut de mineur, ce qui exclut la réhabilitation en vertu de l’article 932, paragraphe 4, de l’ABGB, il convient de procéder à une mise en balance objective des intérêts des parties au contrat, au regard du contrat

concrètement conclu et des circonstances du cas concret [omissis – références de jurisprudence].

- 7.2 La troisième question est posée au regard du fait que, concernant l'article 932, paragraphe 4, première phrase, de l'ABGB, certains auteurs défendent le point de vue qu'un défaut est (uniquement) mineur si, à supposer qu'il avait connaissance du défaut (en l'occurrence de l'existence d'un dispositif d'invalidation et de ses effets), l'acheteur aurait néanmoins conclu le contrat, fût-ce à d'autres conditions [omissis – références de doctrine]. **[Or. 16]**

Le texte de l'article 3, paragraphe 6, de la directive 1999/44 n'est, aux yeux de la juridiction de céans, pas si univoque que l'on soit en présence d'un acte clair.

[omissis]

Vienne, le 17 mars 2020

[omissis – mention de procédure]

DOCUMENT DE TRAVAIL