

**Affaire C-873/19**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

29 novembre 2019

**Jurisdiction de renvoi :**

Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

20 novembre 2019

**Partie requérante :**

Deutsche Umwelthilfe e. V.

**Partie défenderesse :**

Bundesrepublik Deutschland

---

**SCHLESWIG-HOLSTEINISCHES VERWALTUNGSGERICHT**

**(Tribunal administratif du Land de Schleswig-Holstein)**

[omissis]

**ORDONNANCE**

dans le litige de droit administratif opposant

la Deutsche Umwelthilfe eV, [omissis] Berlin

– partie requérante –

[omissis]

à

la République fédérale d'Allemagne, [omissis]

– partie défenderesse –

en présence de

Volkswagen AG, [omissis] Wolfsburg

[omissis]

Objet du litige : droit des transports

Le Schleswig-Holsteinisches Verwaltungsgericht (tribunal administratif du Land de Schleswig-Holstein), 3<sup>e</sup> chambre, a, le 20 novembre 2019, décidé ce qui suit :

Il est sursis à statuer.

Les questions ci-après sont déférées à la Cour de justice de l'Union européenne en application de l'article 267 TFUE pour être tranchées à titre préjudiciel : **[Or. 2]**

- 1) Convient-il d'interpréter l'article 9, paragraphe 3, de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue à Aarhus (Danemark) le 25 juin 1998 et approuvée au nom de la Communauté par la décision 2005/370/CE du Conseil, du 17 février 2005, lu en combinaison avec l'article 47 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, en ce sens que des associations de protection de l'environnement doivent par principe pouvoir contester devant les tribunaux une décision administrative autorisant – éventuellement en violation de l'article 5, paragraphe 2, 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 – la fabrication de voitures particulières à moteur diesel pourvues de dispositifs d'invalidation ?
- 2) En cas de réponse affirmative à la question 1 :
  - a) Convient-il d'interpréter l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 en ce sens que le besoin du dispositif d'invalidation en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule s'apprécie par principe à l'aune du niveau actuel de la technologie, entendu comme ce qui est techniquement faisable à la date de la réception par type ?
  - b) Outre le niveau de la technologie, convient-il de prendre en compte d'autres circonstances, susceptibles de rendre licite un dispositif d'invalidation alors même que, mesuré à la seule aune du niveau de la technologie à la date pertinente, il n'y a pas de

« besoin », au sens de l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007, pour ce dispositif ? **[Or. 3]**

## Motifs

### I.

1. Le litige porte sur la présence de dispositifs d'invalidation illicites dans les moteurs des véhicules du modèle VW Golf Plus TDI (2.0 litres) fabriqués par la partie intervenante ou, formulé autrement, sur la licéité des dispositifs d'invalidation présents dans ces moteurs et déclarés par la partie intervenante.

La partie requérante est une association agréée de protection de l'environnement, habilitée à ester en justice conformément à l'article 3 du Gesetz über ergänzende Vorschriften zu Rechtsbehelfen in Umweltangelegenheiten nach der EG-Richtlinie 2003/35/EG (Umwelt-Rechtsbehelfsgesetz, loi portant dispositions complémentaires sur les recours en matière d'environnement prévus par la directive 2003/35/CE – loi sur les recours en matière d'environnement, dans sa rédaction publiée le 23 août 2017, *BGBl.* 2017 I, p. 3290, telle que modifiée par l'article 4 de la loi du 17 décembre 2018, *BGBl.* 2018 I, p. 2549, ci-après l'« UmwRG »), qui, aux termes de ses statuts, a pour objet de contribuer à la protection de la nature et de l'environnement ainsi qu'à la protection des consommateurs en ce qu'elle a trait à l'environnement et à la santé, notamment en informant et conseillant les consommateurs.

La partie intervenante est un constructeur automobile allemand et produit, entre autres, le modèle VW Golf Plus TDI (2.0 litres). Les véhicules de ce modèle sont équipés d'un moteur diesel de type EA 189 Euro 5. Dans le cadre de ce qu'il est convenu d'appeler le « scandale du Dieseldgate », il a été révélé que la partie intervenante avait équipé d'usine les véhicules de ce modèle, entre autres, d'un dispositif d'invalidation. L'unité de commande de gestion de cette version du moteur comprenait, à la date de la réception par type, un logiciel contenant une courbe de conduite qui, avec de faibles tolérances, correspond au déroulement du nouveau cycle européen de conduite (NEDC). Le NEDC est utilisé pour mesurer le niveau des émissions et est effectué sur un banc dynamométrique. Le logiciel reconnaît si la courbe de conduite effectuée est celle du NEDC ou si elle s'en écarte. En ce qui concerne la technologie de contrôle des émissions du recyclage des gaz d'échappement (EGR), qui a une influence déterminante sur les émissions d'oxyde d'azote, il y a deux modes de fonctionnement. En mode 1, le taux d'EGR est élevé, mais il est nettement plus faible en mode 0. Lorsque le moteur démarre, l'EGR est, toujours, dans un premier temps en mode 1. Si, toutefois, la courbe de conduite effective s'écarte de la courbe de conduite programmée dans l'unité de commande de gestion du moteur – qui correspond quasiment au NEDC –, le mode 0 **[Or. 4]** est activé et tout retour en mode 1 est impossible, sauf lors d'un nouveau démarrage du moteur. Dans le cadre des procédures de réception devant le Kraftfahrt-Bundesamt (Office fédéral des véhicules à moteur, Allemagne), la partie intervenante n'avait pas déclaré ce logiciel au moment d'introduire sa

demande. La conséquence en est que, si les émissions d'oxyde d'azote restent dans le cadre de ce qu'autorise la réception CE par type sur le banc d'essai, en conduite normale sur route, elles dépassent les limites autorisées en vertu de la réception CE par type.

Par une décision, devenue définitive, du 15 octobre 2015, qui n'est pas objet du présent litige, l'Office fédéral des véhicules à moteur a pris à l'égard de la partie intervenante, 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, dans sa rédaction publiée le 3 février 2011, *BGBl.* 2011 I, p. 126, telle que modifiée par l'article 7 du règlement du 23 mars 2017, *BGBl.* 2017 I, p. 522, ci-après l'« EG-FGV »), a posteriori des dispositions complémentaires aux réceptions par type, en vertu desquelles il fallait, entre autres, enlever les dispositifs d'invalidation illicites et prendre les mesures appropriées pour rétablir la conformité. Les solutions concrètes devaient être soumises à l'Office fédéral des véhicules à moteur pour approbation préalablement à leur mise en pratique.

Par la suite, la partie intervenante a développé une mise à jour du logiciel afin de remédier aux défauts ainsi révélés des systèmes d'échappement des véhicules.

Par décision d'autorisation du 20 juin 2016, l'Office fédéral des véhicules à moteur a constaté à l'égard de la partie intervenante que, après le chargement de la mise à jour du logiciel développée par la partie intervenante sur les véhicules de modèle VW Golf Plus TDI (2.0 litres), il n'y avait plus de dispositifs d'invalidation illicites ; l'Office fédéral des véhicules à moteur a considéré que les dispositifs d'invalidation encore présents étaient licites.

Selon les constatations de la partie défenderesse, le véhicule litigieux dispose même après le déploiement de la mise à jour du logiciel de ce qu'il est convenu d'appeler une « fenêtre thermique », dans la mesure où le taux d'EGR est modulé en fonction de la température ambiante. Selon les déclarations de la partie intervenante, le taux d'EGR est de 0 % lorsque la température est inférieure à -9 °C, de 85 % lorsqu'elle se situe entre -9 °C et 11 °C, et va croissant au-dessus de 11 °C pour atteindre, enfin, 100 % à partir d'une température ambiante de 15 °C.

La partie requérante a formé un recours administratif contre cette décision le 15 novembre 2016, recours sur lequel aucune décision n'a encore été prise.

**[Or. 5]**

Pour cette raison, la partie requérante a, le 24 avril 2018, saisi la justice ; ses demandes tendent principalement à l'annulation de la décision d'autorisation du 20 juin 2016, en ce qu'elle déclare que la présence d'aucun dispositif

d'invalidation illicite n'a été constatée et a qualifié de licites les dispositifs d'invalidation présents. La partie requérante considère que les dispositifs d'invalidation qualifiés par l'Office fédéral des véhicules à moteur de licites doivent, eux aussi, être considérés comme illicites au sens de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, 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), dès lors que ces dispositifs d'invalidation s'activent dès que les températures moyennes régnant en Allemagne sont atteintes. Elle fait valoir qu'il est en principe possible aux constructeurs de concevoir et intégrer aux voitures des moteurs qui n'exigent pas de réduire, pour des raisons techniques, la performance des systèmes de contrôle des émissions d'échappement à des températures moyennes, c'est-à-dire dans des conditions normales de fonctionnement.

Les parties sont en désaccord, tout d'abord, sur le point de savoir si la partie requérante a même qualité pour agir dans le cadre de la présente procédure. Les parties s'opposent par ailleurs sur l'interprétation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement n° 715/07.

2. En droit procédural national, la recevabilité des recours est, entre autres, régie par la règle suivante, énoncée à l'article 42 de la Verwaltungsgerichtsordnung (code de procédure administrative, dans sa rédaction publiée le 19 mars 1991, *BGBI.* 1991 I, p. 686, telle que modifiée par l'article 4 de la loi du 15 août 2019, *BGBI.* 2019 I, p. 1294, ci-après la « VwGO ») :

*« 1. Un recours peut être formé en vue d'obtenir l'annulation d'un acte administratif (recours en annulation), ou la condamnation de l'administration à prendre un acte qu'elle a refusé ou s'est abstenue de prendre (recours en injonction).*

*2. Dans la mesure où la loi n'en dispose pas autrement, le recours n'est recevable que si le requérant fait valoir qu'il est lésé dans ses droits par l'acte administratif en cause, ou par le refus ou l'abstention de prendre ledit acte. »*

Par ailleurs, par l'UmwRG, le législateur national a ouvert aux associations agréées de protection de l'environnement la possibilité d'introduire des recours au-delà du champ d'application de l'article 42, paragraphe 2, de la VwGO. L'article 2, paragraphe 1, de l'UmwRG dispose : **[Or. 6]**

*« Une association nationale ou étrangère agréée conformément à l'article 3 peut, sans être tenue de faire valoir être lésée dans ses droits, former des recours conformément à la VwGO contre une décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, ou contre l'omission de prendre une telle décision, lorsque l'association*

- 1) *fait valoir qu'une décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, ou l'omission de prendre cette décision, est contraire à des dispositions susceptibles d'être pertinentes aux fins de la décision ;*
- 2) *fait valoir qu'elle est affectée par une décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, ou par l'omission de prendre cette décision, dans son champ d'activité statutaire d'aider à la réalisation des objectifs de protection de l'environnement, et*
- 3) *s'agissant d'une procédure visée*
  - a) *à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, points 1 à 2b, était habilitée à y participer ;*
  - b) *à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, point 4, était habilitée à y participer et que, dans ce cadre, elle s'est exprimée sur le fond conformément aux dispositions en vigueur, ou que l'occasion de s'exprimer ne lui a pas été donnée, contrairement aux dispositions en vigueur.*

*En cas de recours contre une décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, points 2a à 6, ou contre l'omission de prendre cette décision, l'association doit en outre invoquer la violation de dispositions ayant trait à l'environnement. »*

L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de l'UmwRG définit le champ d'application de l'UmwRG comme suit :

*« 1. La présente loi est applicable aux recours contre les décisions suivantes :*

*[omissis] [Or. 7] [omissis]*

- 5) *actes administratifs ou contrats de droit public autorisant des projets autres que ceux visés aux points 1 à 2b en application de dispositions ayant trait à l'environnement du droit fédéral, du droit du Land ou d'actes directement applicables du droit de l'Union, et*

*[omissis].*

*La présente loi s'applique également lorsque, contrairement aux dispositions en vigueur, une décision visée à la première phrase n'a pas été prise. Ne sont pas affectés*

- 1) *l'article 44a de la VwGO,*

*[omissis] [Or. 8] [omissis]*

*Les première et deuxième phrases sont sans application lorsqu'une décision au sens du présent paragraphe a été adoptée en conséquence d'une décision des tribunaux administratifs tranchant un litige. »*

L'article 25, paragraphes 1 et 2, de l'EG-FGV énonce :

*« 1. Si l'Office fédéral des véhicules à moteur constate que des véhicules, systèmes, composants ou entités techniques ne sont pas conformes au type réceptionné, il peut prendre les mesures nécessaires au titre de celle des directives 2007/46/CE, 2002/24/CE et 2003/37/CE qui est applicable au type concerné, pour assurer la conformité de la production au type réceptionné.*

*2. 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. »*

L'article 113, paragraphe 1, première phrase, de la VwGO, prévoit par ailleurs :

*« Dans la mesure où l'acte administratif est illégal et où le requérant est, de ce fait, lésé dans ses droits, le tribunal annule l'acte administratif et, le cas échéant, la décision prise sur le recours administratif. »*

## II.

Au regard de l'arrêt de la Cour de justice de l'Union européenne du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987), la juridiction de céans considère qu'il y a lieu de suspendre la présente procédure [omissis], dès lors que l'issue du litige dépend d'une décision de la Cour, à obtenir à titre préjudiciel, sur l'interprétation du droit de l'Union. [Or. 9]

La juridiction de céans fait ainsi usage de la possibilité d'obtenir, conformément à l'article 267, deuxième alinéa, TFUE, une décision préjudicielle de la Cour sur les questions énoncées dans le dispositif de la présente ordonnance. Il s'agit en l'occurrence d'interpréter l'article 9 de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, conclue à Aarhus (Danemark) le 25 juin 1998 et approuvée au nom de la Communauté par la décision 2005/370/CE du Conseil, du 17 février 2005 (ci-après la « convention d'Aarhus »), lu en combinaison avec l'article 47 de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »), ainsi que le règlement n° 715/2007. Comme c'est le droit de l'Union qu'il s'agit d'interpréter, la compétence appartient à la Cour de justice de l'Union européenne.

1. Le droit national impose à la juridiction de céans de se prononcer d'abord sur la recevabilité du recours ; si les conditions de recevabilité – dont la qualité

pour agir fait partie – ne sont pas réunies, elle n'est pas autorisée à statuer au fond sur la légalité de l'acte attaqué. L'une des raisons en est que l'autorité de la chose jugée par un jugement qui déclare le recours (seulement) irrecevable n'est pas la même que celle qui s'attache à un jugement qui statue également au fond sur la légalité de l'acte administratif en cause [omissis – références de jurisprudence nationale et de doctrine].

De l'avis de la juridiction de céans, la partie requérante à la présente procédure n'a, en droit national, pas qualité pour agir (a) ; par conséquent, le point de savoir si elle peut se prévaloir d'une qualité pour agir découlant directement du droit de l'Union revêt une importance déterminante (b).

a) La partie requérante n'a pas qualité pour agir en application de l'article 42, paragraphe 2, de la VwGO. À moins que la loi n'en dispose autrement, le recours n'est recevable en vertu de cette disposition que si le requérant fait valoir qu'il est lésé dans ses droits par l'acte administratif en cause.

Il ne semble pas y avoir en l'espèce de disposition de la loi au sens de l'article 42, paragraphe 2, premier membre de phrase, de la VwGO, qui, contrairement au système de recours individuels sur lequel cette disposition repose, pourrait exceptionnellement conférer à la partie requérante qualité pour agir. Ce n'est notamment pas l'article 2, paragraphe 1, de l'UmwRG, lu en combinaison avec l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, de cette même loi. En vertu de ces dispositions, une association nationale ou étrangère agréée conformément à l'article 3 de l'UmwRG peut, sans être tenue de faire valoir être lésée dans ses droits, former des recours conformément à la VwGO contre une décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, de l'UmwRG ou contre l'omission de prendre cette décision, lorsque l'association fait valoir qu'une [Or. 10] décision visée à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, de l'UmwRG ou l'omission de prendre cette décision, est contraire à des dispositions susceptibles d'être pertinentes aux fins de la décision et qu'elle fait valoir qu'elle est affectée par cette décision, ou par l'omission de la prendre, dans son champ d'activité statutaire d'aider à la réalisation des objectifs de protection de l'environnement. Le présent cas ne relève toutefois déjà pas du champ d'application de l'UmwRG, défini à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de ladite loi. Parmi les décisions susceptibles de faire l'objet d'un recours de la part d'une association de protection de l'environnement, énumérées de façon limitative à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, de l'UmwRG, la seule catégorie envisageable en l'espèce est celle visée au point 5 de cette disposition. Il faudrait par conséquent que la décision d'autorisation attaquée constitue un acte administratif autorisant un projet autre que ceux visés aux points 1 à 2b en application de dispositions ayant trait à l'environnement du droit fédéral, du droit du Land ou d'actes directement applicables du droit de l'Union. La juridiction de céans considère à cet égard que la décision d'autorisation attaquée constitue un acte administratif qui a en tout cas été adopté en application de dispositions ayant trait à l'environnement d'actes directement applicables du droit de l'Union.

Les véhicules du modèle litigieux fabriqués par la partie intervenante n'étaient, lors de leur livraison, pas conformes à la réception (CE) par type de ce modèle, le « système de commutation » entre les modes 1 et 0 étant, selon les constatations désormais définitives opérées par l'Office fédéral des véhicules à moteur par décision du 15 octobre 2015, à qualifier de dispositif d'invalidation illicite. Comme la partie intervenante ne l'avait pas déclaré au moment d'introduire sa demande, ce dispositif n'était pas couvert par la réception par type et, partant, pas non plus légalisé – les véhicules sont sur ce point non conformes à la réglementation. L'Office fédéral des véhicules à moteur peut toutefois apporter des modifications à la réception par type accordée et en modifier le contenu en prenant a posteriori des dispositions complémentaires. Il a fait usage de cette possibilité par la décision du 15 octobre 2015, en ordonnant d'enlever le « système de commutation » et de remettre ainsi les véhicules en conformité avec la réglementation. L'autorisation des mesures correctives (en l'occurrence, la mise à jour du logiciel) par l'Office fédéral des véhicules à moteur, conformément à ce que prévoyait la décision du 15 octobre 2015, a ainsi un effet de légalisation en ce qui concerne les véhicules sur lesquels la mise à jour du logiciel est chargée et le « système de commutation » enlevé. Du fait de l'autorisation, tous les dispositifs d'invalidation déclarés par la partie intervenante, par exemple aussi les « fenêtres thermiques », sont réceptionnés ; la décision d'autorisation produit ainsi l'effet d'une réception par type modifiée. [Or. 11]

De l'avis de la juridiction de céans, les « fenêtres thermiques » désormais présentes sont elles aussi des dispositifs d'invalidation, étant donné que le système de contrôle des émissions est (partiellement) désactivé au moyen d'un dispositif technique de commande. Aux termes de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, le terme « dispositif d'invalidation » désigne 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. Le règlement, certes, ne définit pas de façon plus précise l'élément « conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules » de la définition ; en ce qui concerne la « fenêtre thermique » dont l'existence n'est pas contestée, la juridiction de céans est néanmoins d'avis que, eu égard aux objectifs du règlement n° 715/2007, seules peuvent être considérées comme des « conditions normales de fonctionnement » celles de la circulation réelle sur route. Il ressort des considérants dudit règlement qu'il faut réduire de façon importante les émissions produites par les véhicules à moteur. Les normes Euro 5 [et Euro 6] font partie des mesures qui visent à réaliser cette réduction des émissions, voir considérant 4. Le considérant 6, notamment, insiste sur la nécessité d'une réduction des émissions d'oxydes d'azote. Il n'est toutefois possible d'y parvenir que si les émissions d'oxydes d'azote sont effectivement réduites lors de l'utilisation réelle du véhicule et non pas uniquement dans des conditions artificielles. En Europe, des

températures inférieures à 15 °C font partie des « conditions normales » auxquelles on peut raisonnablement s'attendre (en 2018, la température moyenne annuelle était en Allemagne d'environ 10,4 °C). La conséquence en est que le taux d'EGR des véhicules litigieux se trouve déjà réduit et le système de contrôle des émissions partiellement désactivé alors que les températures se situent tout à fait dans la moyenne.

Le point de savoir si un dispositif d'invalidation doit être considéré comme licite est à apprécier à l'aune de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007. En application de l'article 288, deuxième alinéa, TFUE, ce règlement est directement applicable dans l'État membre qu'est la République fédérale d'Allemagne. De l'avis de la juridiction de céans, il s'agit de plus d'une disposition ayant trait à l'environnement et non pas (uniquement) d'une disposition du droit économique de l'Union. En effet, la disposition présente un lien avec l'environnement et ne devrait donc pas être seulement une règle technique visant à réguler le marché intérieur, car elle présente un lien avec des intérêts individuels protégés dans l'intérêt général. En faveur de cette analyse plaident notamment les considérants 1, 4 et 7 du règlement n° 715/2007. Ceux-ci renvoient en particulier au programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE) de la Commission européenne, qui, ainsi qu'il ressort de [Or. 12] la communication Com(2001)245 final de la Commission du 4 mai 2001, constitue une stratégie thématique de la qualité de l'air et compte par conséquent la protection de la santé humaine parmi ses objectifs.

Au regard de son libellé, l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, point 5, de l'UmwRG vise toutefois uniquement des actes administratifs qui autorisent des « projets ». Le législateur national utilise ainsi une notion de « projet » empruntée au droit de l'urbanisme et de l'aménagement du territoire. L'exposé des motifs renvoie expressément à la définition figurant à l'article 2, paragraphe 2, du Gesetz über die Umweltverträglichkeitsprüfung (loi sur l'évaluation des incidences sur l'environnement, ci-après l'« UVPG »), dans son ancienne rédaction, à laquelle le législateur souhaitait que la notion de projet au sens de l'UmwRG s'oriente [omissis – références de l'exposé des motifs]. La notion de « projet » au sens de l'article 2, paragraphe 2, de l'UVPG, dans son ancienne rédaction, a été définie en transposition de la notion de « projet » figurant à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 2, de la directive 85/337/CEE du Conseil, du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement (JO 1985, L 175, p. 40). Le terme « projet » désigne ainsi la réalisation et l'exploitation d'une installation technique, la construction d'une autre installation, la mise en œuvre d'une autre intervention dans le milieu naturel ou le paysage ou la modification, y compris l'extension, de l'emplacement ou de la consistance d'une autre installation, de la mise en œuvre d'une autre intervention dans le milieu naturel ou le paysage. Il ressort de l'exposé des motifs de la version actuellement en vigueur de l'UVPG [omissis – références de l'exposé des motifs] et notamment de l'énumération illustrative d'« autres installations » que le législateur national avait adopté cette règle en envisageant uniquement des installations fixes. En ce qui concerne la catégorie résiduelle des autres interventions dans le milieu naturel

ou le paysage, d'une portée plus large que celle de la notion d'installation, seules sont citées des mesures constitutives d'une intervention directe.

La réception par type des véhicules particuliers légers, mais aussi la modification de la réception par type que constitue l'autorisation litigieuse en l'espèce, constituent une autorisation d'un produit. Il ne s'agit pas d'un « projet » au sens du droit national, étant donné que l'autorisation ne porte pas sur une installation fixe et que la décision d'autorisation n'entraîne, non plus, aucune intervention directe dans le milieu naturel ou le paysage.

Une interprétation large de la notion de projet ne permettrait pas non plus de parvenir à une autre conclusion. Certes, la jurisprudence de la Cour relative à l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus impose au juge national, afin d'assurer une protection juridictionnelle effective dans les domaines couverts par le droit de l'Union de l'environnement, de donner de son droit national une interprétation qui, dans toute la mesure du possible, [Or. 13] soit conforme aux objectifs fixés à l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus (voir arrêt du 8 mars 2011, Lesoochranárske zoskupenie, C-240/09, EU:C:2011:125). Cette interprétation ne doit cependant être donnée que « dans toute la mesure du possible », ce qui présuppose que la réglementation concernée se prête à une interprétation. Cette réserve interdit au juge national d'interpréter, après un détour par le droit de l'Union, les dispositions de droit national en procédant – au-delà de leur libellé – à une création prétorienne interdite du droit. Le droit de l'Union ne fournit pas de base juridique à une telle interprétation [omissis – références de jurisprudence nationale]. En raison de la définition claire de la notion de « projet » en droit national, la juridiction de céans se voit empêchée d'étendre cette notion dans la présente affaire à l'autorisation de la mise à jour d'un logiciel en vue de remettre des véhicules à moteur en conformité avec la réglementation, car cela excéderait a priori les limites du libellé de la réglementation.

Selon la juridiction de céans, il n'est pas non plus possible d'appliquer les dispositions de l'UmwRG par analogie. La condition pour une telle application serait, entre autres, une lacune involontaire de la réglementation. Une lacune de la réglementation ne serait involontaire que si le législateur n'avait pas identifié l'intérêt en cause ou ne pouvait pas l'identifier, les circonstances ayant changé par la suite [omissis – références de doctrine]. Si le législateur avait bien perçu la situation, mais n'avait pas vu de nécessité de légiférer, il convient de considérer que les situations réglementées le sont de façon exhaustive et que la lacune de la réglementation n'est pas « involontaire ».

Même après la réforme de l'UmwRG intervenue en 2017 (*BGBI. I*, p. 2808), il n'y a pas de lacune involontaire de la réglementation en ce qui concerne les situations ne relevant pas de l'énumération des décisions susceptibles de recours à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, de l'UmwRG, en particulier en ce qui concerne le domaine de l'autorisation des produits, auquel appartient l'autorisation litigieuse de la mise à jour d'un logiciel afin de remédier à des défauts. Selon la juridiction de céans, cela découle de l'exposé des motifs ainsi

que de son contexte et des circonstances entourant la dernière modification de cette loi. La réforme visait entre autres à adapter la loi aux exigences du droit international public résultant de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus, eu égard, en particulier, à la décision V/9h de la cinquième session des parties à la convention d'Aarhus (accessible à l'adresse [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop5/Documents/Post\\_session\\_d doc/Decision\\_excerpts\\_in\\_English/Decision\\_V\\_9h\\_on\\_compliance\\_by\\_Germany.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/env/pp/mop5/Documents/Post_session_d doc/Decision_excerpts_in_English/Decision_V_9h_on_compliance_by_Germany.pdf)). Outre de transposer cette décision, la réforme de la loi visait à tenir également compte de l'arrêt **[Or. 14]** du 8 mars 2011, *Lesoochranárske zoskupenie* (C-240/09, EU:C:2011:125) [omissis – renvoi à l'exposé des motifs], aux termes duquel, si l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus est dépourvu d'effet direct, il appartient au juge national d'interpréter, dans toute la mesure du possible, son droit procédural conformément tant aux objectifs de l'article 9, paragraphe 3, de cette convention qu'à celui de protection juridictionnelle effective.

Dans ces conditions, on ne saurait considérer que la question de l'applicabilité de l'UmwRG à des autorisations de produits aurait échappé à l'attention du législateur, ni que ce dernier aurait entendu que ce domaine relevât également du champ d'application de ladite loi, mais que la définition concrète du champ d'application aurait été formulée de façon malheureuse. Le problème que pose la notion de projet s'agissant du domaine de l'autorisation des produits a bien été identifié et débattu au cours du processus législatif [omissis – références des travaux préparatoires]. Dans ce cadre, il avait été explicitement précisé que ce domaine ne devrait pas relever de la notion de projet. Il a de même été expressément souligné que le projet de loi ne réglerait pas le domaine des produits, y compris en ce qui concerne les véhicules. La technique législative d'une énumération limitative et la notion de projet ont néanmoins été maintenues. L'exposé des motifs déclare expressément que le législateur a renoncé à transposer l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus dans une disposition générale, car il avait estimé que ce serait source de difficultés majeures de délimitation et d'insécurité juridique [omissis – renvoi à l'exposé des motifs].

La partie requérante ne peut pas davantage se prévaloir d'une qualité pour agir qui découlerait directement de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus. Faute d'applicabilité directe, cette norme ne constitue pas une disposition de la loi au sens de l'article 42, paragraphe 2, premier membre de phrase, de la VwGO. Sa mise en œuvre et son effet dépendent, au contraire, de l'adoption d'autres actes par les États membres (arrêt du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation*, C-664/15, EU:C:2017:987 [omissis – références de jurisprudence nationale]).

Enfin, la partie requérante n'a pas non plus qualité pour agir en vertu de l'article 42, paragraphe 2, deuxième membre de phrase, de la VwGO. Pour cela, la partie requérante devrait pouvoir faire valoir qu'elle est lésée dans ses droits par l'acte administratif en cause. La qualité pour agir qui érige en condition de recevabilité que le requérant fasse valoir être lésé dans ses propres droits est

l'expression du fait que le système de recours individuels de la VwGO [Or. 15] est axé sur les droits subjectifs. Sous la réserve que la loi en dispose autrement, l'accès à la justice administrative est refusé tant à celui qui entreprend de défendre l'intérêt général qu'à celui qui ne peut se prévaloir que d'un intérêt, de quelque nature que ce soit. Le requérant doit donc par principe invoquer des positions juridiques qui protègent (aussi) des intérêts individuels et ne sont pas uniquement au service de l'intérêt général. En ce qui concerne l'institution du droit d'agir dit par procuration, développée par le Bundesverwaltungsgericht (Cour administrative fédérale, Allemagne) [omissis – références de jurisprudence nationale], droit par lequel des personnes morales directement concernées peuvent entreprendre de défendre les droits subjectifs conférés à d'autres personnes concernées par le droit public et agir à cette fin en justice, il convient de considérer que c'est également par principe à des droits subjectifs fondés sur le droit public, c'est-à-dire protégeant des intérêts individuels, qu'il doit être porté atteinte [omissis – références de jurisprudence nationale].

En l'occurrence, il ne semble cependant pas y avoir de droit subjectif d'une personne physique auquel il aurait été porté atteinte. Selon la juridiction de céans, la violation de l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation énoncée à l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 715/2007, seule susceptible d'être pertinente à ce titre en l'espèce, ne confère pas de droit subjectif à une personne morale, car cette disposition ne vise pas à protéger des citoyens individuels. Selon l'acception classique, l'existence de droits subjectifs fondés sur le droit public est à vérifier à l'aide de la théorie des normes protectrices. La reconnaissance de droits subjectifs fondés sur le droit public suppose ainsi l'existence d'une norme qui a été adoptée non pas dans le seul intérêt public, mais – à tout le moins en partie – en vue de protéger les intérêts de citoyens individuels, par opposition à l'intérêt général [omissis – références de jurisprudence nationale]. L'élément déterminant est donc l'objectif de protection d'intérêts poursuivi par loi. Si cet objectif fait défaut, un avantage conféré par la loi au citoyen est une simple répercussion. L'effet de protection des particuliers est à déterminer par interprétation [omissis – références de doctrine]. De l'effet de protection des particuliers, il convient de distinguer un simple intérêt général que le particulier ne peut pas défendre en justice. Pour qu'une norme poursuive un objectif de protection individuelle qui confère qualité pour agir, le cercle des tiers dont les intérêts dignes de protection doivent être pris en considération de façon qualifiée et individualisée doit être clairement délimité [omissis – références de jurisprudence nationale]. En matière de protection des tiers, il faut que « des conditions d'application individualisatrices de la norme permettent de déterminer un cercle de personnes qui soit distinct de la collectivité » pour qu'il soit possible de considérer que la norme a le caractère de norme protégeant des tiers [omissis – références de jurisprudence nationale]. [Or. 16]

De l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 715/2007, il ne ressort pas de cercle de personnes qui se délimite clairement de la collectivité et qui soit concerné de façon caractérisée. Les polluants émis par des véhicules à moteur ont, certes, des effets considérables sur la collectivité. Faute de rapport

géographique particulier de personnes physiques individuelles ou d'un autre rapport particulier avec les émissions, la norme ne permet toutefois pas de déterminer un cercle de personnes qui se délimite de façon décisive de la collectivité.

b) De l'avis de la juridiction de céans, l'issue du présent litige dépend donc du point de savoir si la partie requérante peut se prévaloir d'une qualité pour agir découlant directement du droit de l'Union. À la lumière de la jurisprudence récente de la Cour (arrêt du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation*, C-664/15, EU:C:2017:987), cette qualité pour agir pourrait résulter des dispositions combinées de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus et de l'article 47, premier alinéa, de la Charte. Il convient de préciser que la situation en cause en l'espèce relève du paragraphe 3 dudit article de la convention d'Aarhus et non pas de son paragraphe 2, dès lors que, d'une part, la décision d'autorisation n'est pas une décision régie par l'article 6 de la convention d'Aarhus. En effet, il ne s'agit ni d'une activité proposée visée à l'annexe I de la convention d'Aarhus en application de l'article 6, paragraphe 1, sous a), de celle-ci, ni cet article 6 n'est-il applicable, conformément au droit interne, en vertu du paragraphe 1, sous b), dudit article, du fait que la décision en cause pourrait avoir un effet important sur l'environnement – le droit national ne contient pas de disposition en vertu de laquelle l'article s'applique dans le cas présent. D'autre part, il n'y a pas non plus de disposition de droit interne au sens de l'article 9, paragraphe 2, première phrase, de la convention d'Aarhus rendant d'autres dispositions pertinentes de la convention applicables dans le cas présent.

Dans l'arrêt [précité], rendu par la Cour au sujet du droit autrichien, la Cour a précisé que, lues ensemble, ces dispositions imposaient aux États membres l'obligation d'assurer une protection juridictionnelle effective des droits conférés par le droit de l'Union, notamment des dispositions du droit de l'environnement. Des critères définis par le droit national ne sauraient en particulier priver les organisations de défense de l'environnement de la possibilité de faire contrôler le respect des normes issues du droit de l'Union de l'environnement. Si les États membres avaient un certain pouvoir d'appréciation dans la mise en œuvre de ces exigences, les critères qu'ils imposaient ne sauraient cependant être tellement stricts qu'il serait effectivement impossible pour les organisations de défense de l'environnement de contester des actes ou des omissions au sens de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus. **[Or. 17]** Il appartenait au juge national d'interpréter, dans toute la mesure du possible, le droit procédural conformément tant aux objectifs de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus qu'à celui de protection juridictionnelle effective des droits conférés par le droit de l'Union. Si cela devait s'avérer impossible, il incombait alors au juge national de laisser inappliquée, dans le litige dont il était saisi, la règle de droit procédural national qui y faisait obstacle.

Il existe une divergence entre juridictions nationales quant aux conséquences de cet arrêt pour le droit procédural national.

Ainsi, le Verwaltungsgericht Berlin (tribunal administratif de Berlin, Allemagne), dans un jugement du 18 avril 2018 [omissis – références] concernant la légalité de l'autorisation de l'exploitation régulière de certains méga-poids lourds et la prolongation de la phase d'essai de certains autres méga-poids lourds, est parvenu à la conclusion que, eu égard à l'arrêt du 20 décembre 2017, Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation (C-664/15, EU:C:2017:987), des associations agréées de protection de l'environnement pouvaient recourir à la justice pour faire respecter des dispositions du droit de l'environnement ne donnant naissance à aucun droit subjectif qui avaient pour base le droit de l'environnement de l'Union. Le Verwaltungsgericht Berlin (tribunal administratif de Berlin) a notamment conclu que l'article 42, paragraphe 2, deuxième membre de phrase, de la VwGO s'appliquait, estimant qu'il suffisait qu'une association agréée de protection de l'environnement cherche à faire respecter des dispositions fondées sur le droit de l'environnement de l'Union pour qu'elle ait qualité pour agir.

Le Verwaltungsgericht Düsseldorf (tribunal administratif de Düsseldorf, Allemagne) est toutefois parvenu à une autre conclusion dans un jugement du 24 janvier 2018 [omissis – références]. Il a considéré que l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus, lu en combinaison avec l'article 47, premier alinéa, de la Charte, n'imposait pas d'ouvrir à des associations de protection de l'environnement un droit de recours au-delà des cas prévus par l'UmwRG. Dans l'affaire tranchée par ce jugement, une association agréée de protection de l'environnement (la partie requérante dans la présente affaire) avait demandé l'immobilisation de tous les véhicules à moteur concernés par le « scandale du Dieselgate » et équipés d'un moteur de type EA 189 immatriculés par la ville de Düsseldorf. Le Verwaltungsgericht Düsseldorf (tribunal administratif de Düsseldorf) a déclaré le recours irrecevable pour défaut de qualité pour agir. Il a déclaré que l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus n'avait notamment pas pour effet de rendre inapplicable l'article 42, paragraphe 2, deuxième membre de phrase, de la VwGO et de dispenser par voie de conséquence les associations de protection de l'environnement de faire valoir être lésées dans leurs propres droits si elles agissaient en vue de faire respecter le droit objectif de l'environnement de l'Union. En effet, le législateur national n'était pas tenu de garantir l'accès à la justice sans la moindre restriction aucune. Cela ressortait déjà directement de la convention d'Aarhus, selon laquelle il était possible de prévoir des « critères » pour l'introduction de recours. L'article 52, paragraphe 1, de la Charte prévoyait lui aussi la possibilité que la loi limite le droit à un recours effectif [Or. 18] consacré à l'article 47, premier alinéa, de la Charte. En application du droit procédural national, les associations de protection de l'environnement avaient par principe un large accès à la justice. La circonstance qu'il leur était par contre impossible d'attaquer en justice l'autorisation de produits précis ne constituait par conséquent pas une limitation disproportionnée, étant donné que ce type d'autorisation n'était en soi que de peu d'importance en droit de l'environnement. Enfin, le droit national prévoyait bien des possibilités plus étendues pour les associations de protection de l'environnement d'introduire des recours contre des décisions administratives que le droit procédural autrichien,

qui avait donné lieu à l'arrêt du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987).

Cette divergence de la jurisprudence nationale contribue aux doutes de la juridiction de céans sur le point de savoir s'il y a lieu d'interpréter l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus, lu en combinaison avec l'article 47 de la Charte, en ce sens qu'il doit être possible à des associations agréées de protection de l'environnement même au-delà des possibilités de recours déjà prévues par l'UmwRG de contester une autorisation administrative d'un produit du type de celle en cause en l'espèce si son action vise à faire assurer le respect de dispositions de dispositions du droit de l'environnement de l'Union qui ne donnent naissance à aucun droit subjectif.

Aux termes de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus, chaque partie contractante veille à ce que les membres du public qui répondent aux critères éventuels prévus par son droit interne puissent engager des procédures administratives ou judiciaires pour contester les actes ou omissions de particuliers ou d'autorités publiques allant à l'encontre des dispositions du droit national de l'environnement \*. Il est donc ainsi inscrit dans la convention d'Aarhus que le droit de recours des associations n'existe pas de façon illimitée, mais uniquement dans la mesure où des associations de protection de l'environnement satisfont à certains critères prévus par le droit national ; les États membres disposent dès lors d'une marge de manœuvre pour l'élaboration de leurs règles de procédure. Les critères prévus par les États membres ne sauraient cependant être tellement stricts qu'il serait effectivement impossible pour les organisations de défense de l'environnement de contester des actes ou des omissions au sens de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus.

Les doutes de la juridiction de céans portent tout d'abord sur le point de savoir si l'expression « critères prévus par le droit interne » au sens de l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus recouvre uniquement des critères qui concernent le cercle des titulaires d'un droit de recours. Dans ce cas, la marge de manœuvre des États membres se limiterait à la seule question de savoir à quelles associations de protection de l'environnement ils souhaitent conférer le droit de défendre l'intérêt général en matière d'environnement devant les tribunaux par la voie d'un recours en qualité d'association. Le législateur national a défini de tels critères de façon contraignante à l'article 3 de l'UmwRG. **[Or. 19]**

Il est cependant également possible qu'il y ait lieu d'interpréter l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Arhus en ce sens que les États membres peuvent aussi opérer des distinctions en ce qui concerne l'objet du recours et pourraient donc soustraire certaines décisions administratives à tout contrôle judiciaire à l'initiative d'associations de protection de l'environnement. En raison de la

\* Ndt : « *umweltbezogene Bestimmungen* » dans la version en langue allemande de la convention d'Aarhus (ainsi que dans la législation nationale), littéralement « dispositions ayant trait à l'environnement ».

multitude de décisions administratives ayant un lien avec l'environnement, une limitation à certaines décisions, lourdes de conséquences pour l'environnement, pourrait être utile. Cela pourrait plaider en faveur de ce que la décision prise par le législateur national de soustraire les autorisations de produits au champ d'application de l'UmwRG soit en principe conforme à l'article 9, paragraphe 3, de la convention d'Aarhus. Certes, on ne saurait considérer que toute autorisation d'un produit n'a que peu d'importance pour l'environnement, mais, eu égard à la multitude d'autorisations individuelles de produits – par exemple l'immatriculation d'un véhicule par l'autorité locale compétente en matière d'immatriculations –, des considérations pratiques militent en faveur de ce qu'il doit être possible aux États membres, par la voie d'une analyse généralisatrice, de ne pas exposer certaines décisions individuelles à l'incertitude d'un recours par des tiers, qui n'étaient jusque-là pas partie à la procédure. Il en va a fortiori ainsi dans la mesure où la décision n'est en règle générale pas publiée ni notifiée auxdits tiers et que ceux-ci ne sont donc pas non plus informés des voies de recours.

De plus, les faits à l'origine de l'arrêt du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987), se distinguent de ceux en cause en l'espèce. En effet, à la différence de ladite affaire, il ne s'agit en l'occurrence pas d'un « projet » au sens de l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, première phrase, point 5, de l'UmwRG. Or, en droit national, les associations de protection de l'environnement ont bien la possibilité, dans le cadre de l'UmwRG, de faire contrôler l'autorisation de projets. Le droit national ne connaît pas d'exclusion totale du droit de recours des associations. Le droit procédural national ne comporte donc justement pas de lacune en ce qui concerne la protection juridictionnelle qui serait comparable à celle constatée, en ce qui concerne le droit autrichien, par l'arrêt du 20 décembre 2017, *Protect Natur-, Arten- und Landschaftsschutz Umweltorganisation* (C-664/15, EU:C:2017:987).

2. Dans l'hypothèse où la Cour répondrait par l'affirmative à la première question préjudicielle, la juridiction de céans lui demande de répondre en outre aux questions préjudicielles sous 2). Si l'on considère que la partie requérante a bien qualité pour agir en l'espèce, la décision sur la légalité de la décision d'autorisation attaquée dépend de façon décisive de l'interprétation de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 – en particulière du critère à l'aune duquel il convient d'apprécier le « besoin » pour un dispositif d'invalidation. Aux fins du contrôle [Or. 20] de la légalité de la décision d'autorisation par la juridiction de céans, il importe, entre autres, de savoir si les dispositifs d'invalidation déclarés par la partie intervenante sont licites, comme le considère l'Office fédéral des véhicules à moteur.

Il est constant que, même après la mise à jour du logiciel, que l'Office fédéral des véhicules à moteur a autorisée par la décision attaquée, le système de gestion du moteur des véhicules concernés comporte des dispositifs d'invalidation. En vertu de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 715/2007, ceux-ci sont en principe illicites. Des dispositifs d'invalidation sont par exception licites,

en application de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), de ce même règlement, si 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. Le règlement n° 715/2007 ne précise pas quand c'est le cas.

Les considérants du règlement n° 715/2007 font apparaître différents motifs qui ont présidé à l'adoption dudit règlement. Ainsi, le considérant 1 précise que les règles adoptées le sont, entre autres, afin de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement. Aux termes du considérant 6, il est notamment nécessaire de continuer à réduire considérablement 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. Le considérant 7 cite, à titre d'avantages des règles à prendre en compte, l'amélioration de la qualité de l'air, la réduction des frais de santé tout comme des années de vie gagnées. Dans ces conditions, la juridiction de céans considère qu'il existe des éléments de poids indiquant que c'est une acception par principe étroite de la notion de « besoin » qu'il y a lieu de retenir, dès lors que c'est la protection d'intérêts protégés de premier rang qui est au centre des objectifs du règlement n° 715/2007. Il pourrait donc falloir considérer que c'est en priorité au niveau actuel de la technologie que les constructeurs automobiles doivent avoir égard pour savoir si un dispositif d'invalidation est effectivement nécessaire en termes de protection du moteur et de fonctionnement en toute sécurité du véhicule.

Ces objectifs sont cependant relativisés au considérant 7 en ce qui concerne la fixation des normes pour les émissions. Aux termes dudit considérant, il convient d'avoir également égard aux implications pour les marchés et la compétitivité des constructeurs, ainsi qu'aux coûts directs et indirects imposés aux entreprises. Il est possible que le législateur ait exprimé ainsi qu'il existe, au-delà de l'objectif d'une protection aussi complète que possible de l'environnement, d'autres circonstances qui ont non seulement été identifiées avant l'adoption du règlement, mais peuvent éventuellement aussi devoir être prises en considération lors de son interprétation. Selon la juridiction de céans, toute exception en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 devrait cependant par principe être exclue **[Or. 21]** lorsque, pour des raisons financières, le constructeur conçoit des moteurs diesel techniquement de telle sorte que, dans des conditions normales de fonctionnement, l'innocuité pour le moteur d'une technique efficace de contrôle des émissions n'est pas garantie et cette technique largement désactivée pour cette raison.

Si, et le cas échéant dans quelle mesure, différentes considérations exercent une influence sur l'interprétation de la notion de « besoin » relève de l'interprétation du droit dérivé de l'Union. Celle-ci est réservée à la Cour de justice de l'Union européenne.

[omissis – mentions procédurales, signatures]