

Version anonymisée

Traduction

C-134/20 – 1

Affaire C-134/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

11 mars 2020

Juridiction de renvoi :

Landesgericht Eisenstadt (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

29 janvier 2020

Partie demanderesse :

JR

Partie défenderesse :

Volkswagen AG

[omissis]

RÉPUBLIQUE D'AUTRICHE

LANDESGERICHT EISENSTADT

[omissis]

ORDONNANCE

DANS L'AFFAIRE

Partie demanderesse

JR

[omissis] Vienne

Partie défenderesse

Volkswagen AG [omissis]

Wolfsburg

Ayant pour objet un litige d'une valeur de 22 238,64 euros

1. Les questions suivantes sont soumises à titre préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne :

L'article 5, paragraphe 1, 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 doit-il être interprété en ce sens qu'un équipement d'un véhicule, tel que visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007, est illicite lorsque la soupape de recyclage des gaz d'échappement, c'est-à-dire un composant susceptible d'exercer un effet sur les émissions, est conçue de telle manière à ce que le taux de recyclage des gaz d'échappement, à savoir la quotité de gaz d'échappement redirigée dans le moteur soit réglée de telle sorte que cette soupape assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement entre 15 et 33 degrés Celsius et seulement à une altitude inférieure à 1 000 m [Or. 2] que, en dehors de cette fenêtre de températures, dans une marge de 10 degrés Celsius, et au-dessus de 1 000 m d'altitude, dans un intervalle de 250 m, ce taux bascule automatiquement sur 0, ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007 ?

Le point de savoir si l'équipement du véhicule mentionné dans la question 1 est nécessaire pour protéger le moteur contre des dégâts a-t-il une incidence sur l'appréciation de la question 1 ?

Le point de savoir si la pièce du moteur à protéger contre des dégâts est la soupape de recyclage des gaz d'échappement a-t-il, en outre, une incidence sur l'appréciation de la question 2 ?

Le point de savoir si l'équipement du véhicule mentionné dans la question 1 a été installé dès la fabrication du véhicule ou si le paramétrage de la soupape de recyclage des gaz d'échappement, décrit dans la question 1, doit être réalisé sur le véhicule en tant que réparation, au sens de l'article 3, paragraphe 2, 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, a-t-il une incidence sur l'appréciation de la question 1 ?

2. La procédure est suspendue jusqu'à la réception de la décision préjudicielle de la Cour de justice de l'Union européenne.

MOTIVATION

I. Faits

En 2013, le demandeur a acquis un véhicule modèle VW Touran Comfortline BMT TDI (ci-après le « véhicule en cause ») au prix de 27 600 euros. Le véhicule en cause est équipé [omissis] d'un moteur Diesel de 1,6 litre de type EA189 d'une puissance de 77 kW.

La défenderesse est la société mère du groupe VW, le siège de son entreprise est en Allemagne et fait l'objet depuis l'automne 2015 du débat public sur le « scandale de l'échappement des véhicules Diesel ».

Le véhicule en cause présente [omissis] les caractéristiques (pertinentes) suivantes : **[Or. 3]**

Marque :	Volkswagen AG
[omissis]	[omissis]
Transmission :	Moteur diesel
[omissis]	[omissis]
Norme d'échappement :	EURO 5
Émissions d'échappement [6] :	566/2011F
CO :	0,1354
NOx :	0,1362
(T) H+NOx :	0,1666
[omissis]	[omissis]
Consommation de carburant (globale)	4,5 l/100 km (CO ² 119 g/km)

Le véhicule en cause est équipé d'un dispositif interne de réduction des émissions, situé dans le moteur, à savoir d'une soupape de recyclage des gaz d'échappement (ci-après l'« EGR » ou la « vanne EGR »). Le véhicule dispose d'un système de post-traitement des gaz d'échappement au moyen d'un filtre à particules, mais il ne comporte aucun système de traitement des oxydes d'azote (NOx) [omissis]. Ce dispositif EGR (présenté de manière très simplifiée) redirige les gaz d'échappement depuis la sortie du moteur dans le collecteur d'admission de ce dernier, pour y remplacer une partie de l'air frais. Cela réduit la température maximale lors de la combustion et le processus de combustion ralentit, ce qui entraîne une réduction des émissions de NOx. L'émission de NOx dépend également du moment et de la durée de l'injection, ainsi que de la conception du moteur. Imaginons cependant qu'il n'y ait plus de vanne EGR, c'est-à-dire qu'elle est désactivée, le véhicule en cause n'est alors pas en mesure de respecter la valeur limite de NOx fixée par le

règlement n° 715/2007 (c'est-à-dire 180 mg/km). La vanne EGR fait partie intégrante du moteur.

Le constructeur du véhicule en cause a installé le moteur EA 189 sur le véhicule en cause, ainsi que sur l'ensemble des autres véhicules de cette série, de telle sorte que le logiciel comporte **un mode 0 (route)** et un **mode 1 [nouveau cycle de conduite européen (NEDC)]**. [omissis]

Lorsque l'on met en marche le véhicule en cause, celui-ci se trouve toujours en mode 1 [**Or. 4**] (NEDC). Lorsque le logiciel reconnaît la situation d'essai, à savoir le fonctionnement du véhicule en cause dans le cadre du NEDC, le véhicule reste en mode 1 (NEDC). Lorsque le logiciel reconnaît que le véhicule en cause se déplace en dehors des tolérances du NEDC (écarts par rapport au profil de vitesse de +/- 2 km/h ou de +/- 1 s), le véhicule passe en mode 0 (route). Ce procédé est désigné par les expressions « **système de commutation** », « fonction de basculement dans le mode inférieur » ou encore « logiciel de manipulation ». En mode 0 (route), le taux de recyclage des gaz d'échappement (ci-après le « **taux EGR** »), à savoir la quantité de gaz d'échappement redirigée dans le moteur, diminue et le moment et la durée de l'injection changent. Le véhicule en cause qui se déplace en mode 0 (route) dans le cadre du NEDC ne respecte pas les valeurs limites de NOx fixées par le règlement n° 715/2007. Étant donné que, lors du fonctionnement réel, le véhicule en cause est presque exclusivement en mode 0 (route), il ne respecte pas non plus alors les valeurs limites de NOx.

Le système de commutation a été divulgué dans une lettre de l'Agence de protection de l'environnement des États-Unis (Environmental Protection Agency ; ci-après l'« **EPA** ») du 18 septembre 2015, décrivant le système de commutation équipant les véhicules du constructeur destinés au marché américain des États-Unis et le jugeant contraire à la loi. On ne peut pas déterminer si et de quelle manière les moteurs et la programmation du véhicule en cause se distinguent de l'architecture et de la programmation des véhicules produits par le constructeur pour le marché américain des États-Unis. [omissis]

Le véhicule en cause est techniquement fiable et en état de circuler et il peut donc (au vu de ces éléments) être utilisé sans réserve dans le cadre de la circulation routière.

Le demandeur a acheté le véhicule en attachant de l'importance à la faible consommation du véhicule diesel. [omissis] Si le demandeur avait su que le véhicule en cause n'était pas conforme aux exigences légales, en raison du logiciel de manipulation, il n'aurait pas acheté ce véhicule.

[omissis]

Par courrier de l'importateur général des véhicules VW, à savoir la société [**Or. 5**] Intercar Austria GmbH, du 8 octobre 2015, le demandeur a été informé que des rectifications sur le véhicule seraient nécessaires et que le constructeur prendrait en charge tous les frais relatifs aux mesures de réparation requises à cet égard sur

le véhicule. On déduira du contexte global de ces courriers que les valeurs de NOx mentionnées dans la réception par type diffèrent des valeurs effectives. Par la suite, le demandeur a été invité à faire installer une **mise à jour** qui désactive le système de commutation. La mise à jour a été élaborée par la défenderesse et installée sur le véhicule en cause.

La mise à jour vise à paramétrer la vanne ERG, c'est-à-dire un composant susceptible d'exercer un effet sur les émissions, de manière à réguler le taux EGR de telle sorte que cette vanne assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement entre 15 et 33 degrés Celsius et seulement à une altitude inférieure à 1 000 m et que, en dehors de cette fenêtre de températures, dans une marge de 10 degrés Celsius, et au-dessus de 1 000 m d'altitude, dans un intervalle de 250 m, ce taux est réduit linéairement à 0 (ce processus sera désigné en abrégé par la suite « **fenêtre de températures** »). La réduction du taux EGR à 0 entraîne une augmentation des émissions de NOx au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007. La mise à jour opère d'autres changements qui entraînent une modification des émissions de gaz d'échappement par rapport à la période antérieure. Faute d'informations sur cette mise à jour, il n'est pas possible de déterminer ces modifications – à l'exception du système de « fenêtre de températures » –.

Il n'est pas possible de déterminer si la fenêtre de températures est nécessaire pour protéger le moteur contre des dégâts. Il n'est pas possible de déterminer si la mise à jour détériore la consommation, la production de suie, la puissance et le kilométrage global. Il n'est pas possible de déterminer que, en cas de réalisation de la mise à jour sans que la fenêtre de températures ne soit prévue, les exigences du règlement n° 715/2007 en matière de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, telle que visée à l'article 4, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, ne sont pas respectées (ou ne peuvent pas l'être). En Autriche, les températures sont inférieures à 15 degrés Celsius la majeure partie de l'année. Il n'est pas possible de déterminer que la valeur du véhicule sur le marché a diminué après la réalisation de la mise à jour.

Le Kraftfahr-Bundesamt (Office fédéral allemand de la circulation ; ci-après le « KBA ») a accordé une autorisation pour une modification technique – concrètement la mise à jour – [omissis] et il n'a (donc) pas retiré la réception par type, étant précisé que le KBA a déterminé (en partie juridiquement) (i) l'absence d'un dispositif interdit d'invalidation, (ii) le caractère licite des dispositifs d'invalidation existants, (iii) le respect des valeurs limites des émissions de polluants et des autres exigences, (iv) la confirmation par un service technique des valeurs de consommation de carburant et des émissions de CO² initialement indiquées par le constructeur et [Or. 6] (v) le maintien de la performance du moteur mentionnée jusque-là, du couple moteur maximal et des valeurs d'émissions sonores existantes. Le KBA ne dispose d'aucune information concernant le logiciel utilisé par le constructeur pour la mise à jour, car il n'en a pas demandé communication. Il est impossible de déterminer les (autres)

informations dont disposait le KBA pour autoriser la mise à jour et établir les constats susmentionnés.

II. Appréciation et pertinence des preuves :

La nécessité de recueillir de nouvelles preuves dépend aussi des questions juridiques de droit européen à résoudre. Le tribunal estime que les éléments de fait sont établis à l'égard de ces questions et de leur pertinence pour la procédure interne.

[omissis] [Précisions données sur les preuves recueillies]

III. Textes de base en droit de l'Union :

Le 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 (ci-après le « règlement n° 715/2007 ») énonce notamment :

Considérant 15 : [Or. 7]

La Commission devrait se pencher sur la nécessité de réviser le nouveau cycle de conduite européen, procédure d'essai qui constitue la base des règlements sur la réception au regard des émissions. Une mise à jour ou un remplacement des cycles d'essai seront peut-être nécessaires pour refléter les changements dans la spécification des véhicules et le comportement des conducteurs. Une mise à jour ou un remplacement des cycles d'essai seront peut-être nécessaires pour refléter les changements dans la spécification des véhicules et le comportement des conducteurs. Des révisions peuvent être nécessaires pour garantir que les émissions mondiales effectives correspondent à celles qui sont mesurées lors de la réception. L'utilisation de systèmes de mesure portables des émissions et l'introduction du concept réglementaire du « non-dépassement » devraient aussi être envisagées.

Article 5 :

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 ;
- b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur ; ou
- c) les conditions sont substantiellement incluses dans les procédures d'essai pour vérifier les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement. »

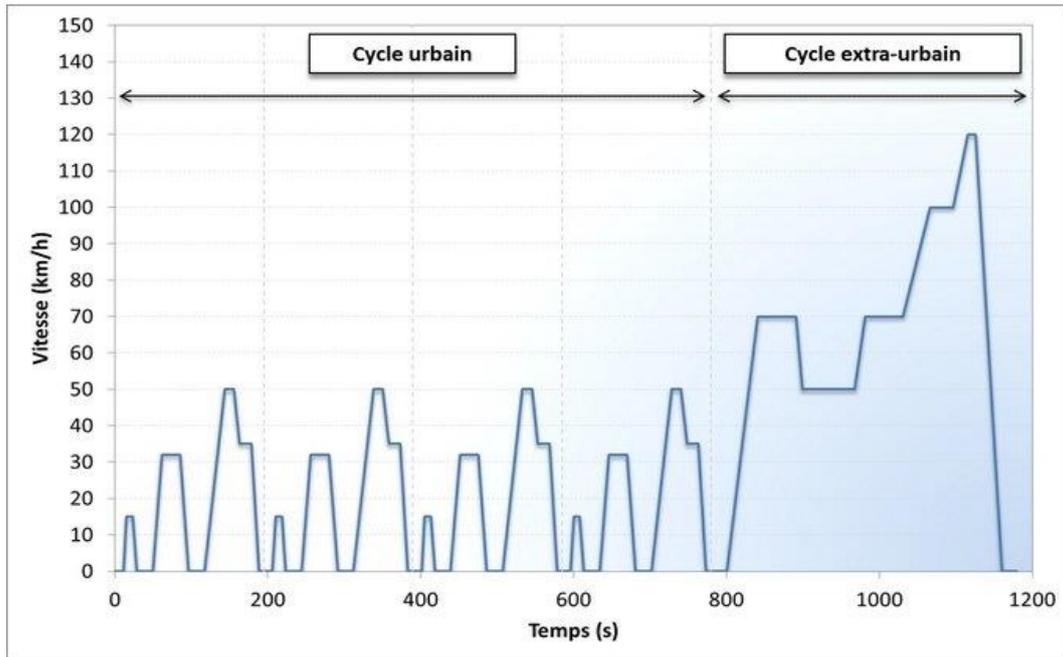
Le véhicule en cause est soumis aux limites d'émission de l'annexe 1 tableau 1 (Euro 5) du règlement n° 715/2007

Ces valeurs doivent être déterminées, s'agissant du véhicule en cause, dans le cadre de la procédure d'immatriculation, au cours de l'« essai du type 1 » visé à l'annexe III du règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission, du 18 juillet 2008, portant application et modification 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 (ci-après le « règlement n° 692/2008 »).

Le point 3.1 de l'annexe III du règlement n° 692/2008 renvoie, s'agissant des exigences techniques, à l'annexe 4 du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE/ONU)¹. L'annexe 4 de ce règlement décrit la mise en œuvre de l'essai du type 1 visé au point 5.3.1 du règlement n° 83 de la CEE/ONU, l'appendice 1 à cette annexe 4 réglementant, quant à lui, le cycle d'essai à respecter dans le cadre de ce test.

Le cycle d'essai est désigné dans la présente ordonnance de renvoi et, de manière générale, par l'expression « nouveau cycle de conduite européen » ou « NEDC ». L'essai du véhicule, prévu au point 5.3.1 du règlement n° 83 de la CEE/ONU, se déroule sur un banc à rouleaux et dure 19 minutes et 40 secondes (= 1180 secondes). Durant ce laps de temps on réalise le NEDC qui est constitué d'une partie 1 « cycle urbain » ou « en agglomération » (point 5.3.1.2.2 du règlement n° 83 de la CEE/ONU) et d'une partie 2 « cycle extra-urbain » ou « hors agglomération » (point 5.3.1.2.3 du règlement n° 83 de la CEE/ONU). Les deux parties du NEDC peuvent être représentées graphiquement ensemble de la manière suivante :

¹ Ndt : JO 2008, L 119, p. 1.



[omissis]

L'article 3, paragraphe 9, du règlement n° 692/2008 prévoit :

L'essai du type 6 mesurant les émissions à basse température présenté à l'annexe VIII ne s'applique pas aux véhicules à moteur diesel.

Toutefois, lors de la demande de réception, les constructeurs communiquent à l'autorité compétente en matière de réception des données montrant que le dispositif de post-traitement du NOx atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficace dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7°C tel que décrit dans l'essai du type 6.

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.

Cette information inclut également une description de tous les effets sur les émissions.

L'autorité compétente n'accorde pas la réception si les informations communiquées ne suffisent pas à démontrer que le dispositif de post-traitement atteint effectivement une température lui permettant de fonctionner de manière efficace durant un laps de temps déterminé.

Si la Commission en fait la demande, l'autorité compétente fournit des informations sur les performances des dispositifs de post-traitement du NOx et du système de recyclage des gaz d'échappement à basses températures.

IV. Droit national/caractère préjudiciel :

1. Sur la contestation du contrat pour erreur :

L'article 871 de l'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Code civil général autrichien ; ci-après l' « ABGB ») dispose : « Lorsque, dans la déclaration qu'elle a émise ou qui est parvenue à son cocontractant, une partie a commis une erreur touchant à l'objet même ou à une qualité essentielle de celui-ci sur lesquels ils s'étaient entendus à titre principal et de manière explicite, elle ne contracte aucune obligation lorsque l'erreur a été suscitée par le cocontractant ou lorsqu'en raison des circonstances, celui-ci aurait à l'évidence dû s'en apercevoir ou encore lorsque cette erreur a été décelée à temps ». Cette règle énonce ainsi plusieurs conditions ; si elles sont réunies, il appartiendra au tribunal saisi d'une action à cet effet d'annuler le contrat ex tunc dans un jugement déclaratoire. Examinons plus particulièrement les conditions qui intéressent la décision préjudicielle :

1.1. Existence d'une erreur :

Il ressort des faits du litige que le demandeur est parti du principe qu'il achetait un véhicule conforme aux exigences légales (prévues par le droit de l'Union).

Les faits du litige font apparaître, en outre, qu'un système de commutation a été installé sur le véhicule acquis par le demandeur.

Ce système de commutation n'est pas conforme aux exigences du règlement n° 715/2007, notamment à son article 5. Cela résulte de ce que la vanne EGR et [Or. 10] le système d'injection sont des composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions et qui ont été conçus de telle sorte qu'ils ne sont conformes aux exigences du règlement n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution que lors de la réalisation d'un essai du type 1 visé à l'annexe III du règlement n° 692/2008. Lorsque le véhicule roule dans des conditions normales d'utilisation, ces composants sont chacun réglés de telle manière que cette utilisation n'est pas conforme aux exigences du règlement n° 715/2007 et à ses mesures d'exécution. [omissis]

L'on n'est pas non plus en présence d'un dispositif licite d'invalidation au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 car, ainsi que le soutient à juste titre la défenderesse elle-même, il ne s'agit pas de ce type de dispositif [omissis]. L'on doit plutôt envisager la programmation précisément comme un paramétrage impliquant que, dans une utilisation normale, le véhicule n'est, d'emblée, pas équipé de manière conforme aux exigences du règlement n° 715/2007 (notamment de l'article 5, paragraphe 1), de sorte qu'une déconnexion (à titre exceptionnel) de composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions et donc une désactivation d'un fonctionnement conforme à ces exigences ne peut pas avoir lieu. Au contraire, le véhicule est uniquement à titre exceptionnel dans un mode de fonctionnement (mode 1 [NEDC]) qui correspond aux exigences.

Le véhicule n'est donc pas conforme aux exigences légales (prévues par le droit de l'Union). L'appréciation du demandeur à cet égard a été entachée d'erreur et la condition relative à l'existence d'une erreur est donc remplie.

1.2. Caractère substantiel de l'erreur :

[omissis] L'ABGB n'admet d'invoquer une erreur que dans des limites relativement strictes [omissis]. L'erreur qui entraîne l'annulation du contrat est dite « substantielle ».

[omissis] en l'espèce, à la conclusion du contrat le demandeur s'attendait à ce que le véhicule en cause réponde aux exigences légales (prévues par le droit de l'Union). Ainsi que nous l'avons déterminé plus haut, le véhicule ne répond pas à ces attentes. On doit se demander concrètement s'il s'agit là d'une qualité implicitement stipulée selon la nature de l'opération. [omissis] **[Or. 11]** [omissis] [examen du caractère substantiel de l'erreur]

L'erreur est substantielle.

1.3. Caractère déterminant de l'erreur :

[omissis] Une erreur est déterminante lorsque sans elle la partie qui a fait la déclaration n'aurait pas conclu l'opération ; elle ne sera pas déterminante que lorsque, sans l'erreur, la partie déclarante aurait conclu le contrat autrement. [omissis]

Les circonstances de l'affaire montrent que le demandeur n'aurait pas acheté le véhicule en cause s'il avait su que le véhicule en cause ne répond pas aux exigences légales en raison du logiciel de manipulation.

Au regard des dispositions juridiques susmentionnées, il convient donc de considérer que l'erreur est déterminante au sens précité, en ce qu'elle a joué un rôle causal dans la conclusion du contrat.

Il convient donc d'annuler le contrat si les conditions supplémentaires sont remplies.

1.4. Contestation :

[omissis] Même si les conditions des points 1.1 à 1.3 sont réunies, le demandeur ne peut attaquer l'opération que si l'une des conditions suivantes est remplie : (i) l'erreur a été suscitée par l'autre partie, (ii) l'autre partie aurait à l'évidence dû s'en apercevoir, (iii) celui qui est dans l'erreur ne l'a pas décelée à temps ou (iv) l'erreur est commune aux deux parties au contrat [omissis]. [Examen de la possibilité d'une contestation pour erreur]. Il résulte donc de l'analyse juridique que le demandeur peut contester le contrat.

1.5 Satisfaction du demandeur :

Le droit autrichien considère que le cocontractant de la personne dont le consentement a été entaché d'erreur peut éviter les conséquences juridiques de l'erreur en plaçant cette personne dans une situation identique à celle dans laquelle elle se serait trouvée si sa représentation erronée avait été exacte, c'est-à-dire en maintenant l'opération telle que la personne dont le consentement a été vicié pensait la conclure. Le déclarant n'a alors plus de grief et donc plus d'intérêt à agir. [Or. 12]

[omissis]

[omissis] La défenderesse relève que l'installation de la mise à jour a privé le demandeur de son intérêt à agir au sens que nous venons d'indiquer en sorte que le contrat n'encourt pas l'annulation.

Le demandeur soutient que l'installation de la mise à jour ne l'a pas privé de tout intérêt à agir au motif, notamment, que le système de commutation est également une mesure illicite au regard des dispositions légales.

La juridiction de céans doit donc, aux fins de statuer, déterminer si la mise à jour est une solution technique conforme aux exigences du droit de l'Union, notamment au règlement n° 715/2007, ainsi qu'au règlement n° 692/2008. Ce n'est que dans ce cas que le demandeur est privé d'intérêt, que le contrat n'encourt pas l'annulation ni le prix de minoration et que l'action doit dès lors être rejetée. [omissis]

La question posée est utile à la solution du litige.

V. Motivation des questions préjudicielles :

Chacune des questions préjudicielles a été posée car il n'existe aucune jurisprudence (constante) de la Cour sur l'interprétation de l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007 dans le présent contexte.

La présente thématique occupe les juridictions autrichiennes de manière intensive. Il ressort en outre des procédures en cours que des juridictions d'autres États membres sont également saisies du problème et que les questions posées présentent dès lors [Or. 13] vraisemblablement une importance à l'échelle de l'Union.

[omissis]

Landesgericht Eisenstadt,

[omissis]

Eisenstadt, 29 janvier 2020 [omissis]