

**Affaire C-440/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

18 septembre 2020

**Juridiction de renvoi :**

Landgericht Stuttgart (Allemagne)

**Date de la décision de renvoi :**

18 septembre 2020

**Partie demanderesse :**

S.

**Partie défenderesse :**

AD GmbH

---

[omissis]

Landgericht Stuttgart

(tribunal régional de Stuttgart, Allemagne)

**Demande de décision préjudicielle au titre de l'article 267 TFUE**

**et sursis à statuer**

En cause :

S.

Partie demanderesse

[omissis]

contre :

**AD GmbH**, [omissis]

Partie défenderesse

[omissis]

**[Or. 2]** le Landgericht Stuttgart – troisième chambre civile

[omissis] a décidé le 18 septembre 2020 :

**I.** La Cour de justice de l'Union européenne est saisie des questions préjudicielles suivantes en application de l'article 267 TFUE :

**1. Interprétation de la notion de « dispositif d'invalidation »**

1-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 3, point 10)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que la notion d'« élément de conception » couvre exclusivement les seuls éléments mécaniques d'une structure physique ?

Si la question 1-1 appelle une réponse négative :

1-2 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 3, point 10)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le système de contrôle des émissions ne couvre que les installations de dépollution des gaz placées en aval de la ligne du moteur (par exemple sous la forme de catalyseurs d'oxydation Diesel, de filtres à particules Diesel, de catalyseurs de réduction des NOx) ?

1-3 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 3, point 10)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le système de contrôle des émissions couvre les dispositifs de réduction des émissions, aussi bien internes qu'externes du moteur ?

**2. Interprétation de la notion d'« utilisation normale »**

2-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 1**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que la notion d'« utilisation normale » s'entend uniquement des conditions de conduite dans le nouveau cycle de conduite européen ?

Si la question 2-1 appelle une réponse négative :

2-2 : Faut-il interpréter et appliquer les **dispositions combinées de l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, et de l'article 5, paragraphe 1**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le constructeur doit également garantir le respect des limites d'émission visées à l'annexe I du règlement dans l'usage quotidien ? **[Or. 3]**

Si la question 2-2 appelle une réponse affirmative :

2-3 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 1**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que la notion d'« utilisation normale » s'entend des conditions effectives de conduite dans l'usage quotidien ?

Si la question 2-3 appelle une réponse négative :

2-4 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 1**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que la notion d'« utilisation normale » s'entend des conditions effectives de conduite dans l'usage quotidien en se fondant sur une vitesse moyenne de 33,6 km/h et une vitesse maximale de 120,00 km/h ?

### **3. Licéité des stratégies de réduction des émissions réglées sur la température**

3-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 1**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens qu'un équipement d'un véhicule est interdit lorsqu'un composant susceptible d'exercer un effet sur les émissions est conçu de manière à ce que le taux de recyclage des gaz d'échappement soit réglé de telle sorte qu'il assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement entre 20 et 30 degrés Celsius et que, en dehors de cette fenêtre de températures, il soit progressivement réduit ?

Si la question 3-1 appelle une réponse négative :

3-2 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens qu'un dispositif d'invalidation est néanmoins interdit lorsqu'il fonctionne continuellement en dehors de la fenêtre des températures comprises entre 20 et 30 degrés Celsius pour protéger le moteur et réduit de ce fait nettement le recyclage des gaz ?

### **4. Interprétation de la notion du « besoin » visé dans les éléments constitutifs de la dérogation**

4-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le besoin d'utiliser des dispositifs d'invalidation au sens de cette disposition ne doit être retenu que lorsque la protection du moteur contre des dégâts ou un accident et le fonctionnement en toute sécurité du véhicule ne pouvaient être garantis, et ce même en utilisant la technologie de pointe disponible à la date de la réception du modèle de véhicule en cause ?

Si la question 4-1 appelle une réponse négative : **[Or. 4]**

4-2 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a)**, du règlement [(CE) n° 715/2007] en ce sens que le besoin d'installer des dispositifs d'invalidation au sens de cette règle sera récusé lorsque les paramètres de la programmation du moteur sont choisis de manière à ce que, compte tenu de son réglage sur la température, la dépollution des gaz ne soit pas activée ou seulement de manière limitée en raison des températures habituellement attendues ?

**5. Interprétation de la notion des « dégâts » visés dans les éléments constitutifs de la dérogation**

5-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que seul le moteur doit être protégé contre les dégâts ?

5-2 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que l'idée de dégâts doit être rejetée lorsqu'il s'agit de pièces dites d'usure (par exemple la vanne EGR) ?

5-3 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a)**, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que d'autres composants du véhicule, et en particulier les éléments en aval dans la ligne d'échappement doivent être protégés contre des dégâts ou un accident ?

**6. Effets juridiques et sanctions des manquements au droit de l'Union**

6-1 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'article 4, paragraphe 2, deuxième alinéa, l'article 5, paragraphes 1 et 2, ainsi que l'article 13** du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens qu'ils protègent à tout le moins également le droit à l'autodétermination économique de l'acquéreur d'un véhicule qui ne répond pas aux normes du règlement (CE) n° 715/2007 ?

*Si la question 6-1 appelle une réponse négative :*

6-2 : Faut-il interpréter et appliquer l'**article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'article 4, paragraphe 2, deuxième alinéa, l'article 5, paragraphes 1 et 2, ainsi que l'article 13** du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens qu'il incombe aux États membres de prévoir un dispositif de sanction qui habilite les acquéreurs de véhicules à agir en justice au nom de l'effet utile pour faire respecter la réglementation d'un marché voulue par le droit de l'Union ? [**Or. 5**]

6-3 : a) Faut-il interpréter la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le préjudice régulièrement

subi par le propriétaire du véhicule ne peut pas être amputé ou diminué de la faculté effective d'utiliser un véhicule ne répondant pas au règlement (CE) n° 715/2007 ?

- b) L'idée d'effet utile propre au droit de l'Union veut-elle que la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 soit différenciée selon que l'infraction visée à l'article 13, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 est volontaire ou seulement involontaire et que l'imputation de la faculté effective d'utiliser le véhicule acquis ne se justifie que dans ce dernier cas ?
- c) Faut-il interpréter la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que même au cas où un avantage est pris en compte le constructeur du véhicule doit compenser économiquement la jouissance du capital perçu, la contre-prestation, en servant dès lors un intérêt ?
- d) Faut-il interpréter la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que le constructeur d'un véhicule non conforme au règlement (CE) n° 715/2007 doit être empêché, au plus tard à partir de la première demande sérieuse de reprise du véhicule faite par l'acquéreur, de se prévaloir d'une compensation entre la faculté effective d'utiliser le véhicule et la contre-prestation ?

6-4 : Faut-il interpréter et appliquer **l'article 18, paragraphe 1, et [l'article] 26, paragraphe 1**, de la directive 2007/46/CE en ce sens que le constructeur manque à son obligation de délivrer un certificat de conformité en cours de validité visé à l'article 18, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE, lorsqu'il a équipé le véhicule d'un dispositif d'invalidation interdit par l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 et que la mise en circulation d'un tel véhicule enfreint l'interdiction de vendre un véhicule sans certificat de conformité en cours de validité découlant de l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE ? **[Or. 6]**

6-5 : **L'objectif et l'esprit** du règlement (CE) n° 715/2007 ainsi que de la directive 2007/46/CE sont-ils que les valeurs limites d'émission fixées à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 et le certificat de conformité visé à l'article 18, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE lu conjointement avec le règlement (CE) n° 385/2009 établissent des droits protégeant l'acheteur en ce sens que la méconnaissance des valeurs limites d'émission fixées par le règlement pour établir la qualité et des règles d'immatriculation interdit en droit de l'Union de

prendre en compte dans la restitution du véhicule au constructeur les avantages tirés de son usage ?

**II.** [suspension de la procédure] [omissis].

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

**A. Objet et faits à l'origine de la procédure au principal**

**I. Les faits à l'origine de la procédure au principal**

- [1] La partie demanderesse réclame l'intervention de la défenderesse au titre d'une assurance de protection juridique dans l'action qu'elle envisage d'engager contre la société Bayerische Motorenwerke AG (ci-après « BMW AG ») pour un véhicule Diesel trafiqué.
- [2] La défenderesse est une assurance de protection juridique. La partie demanderesse est son assuré.
- [3] Les parties sont liées par une assurance de protection juridique [omissis].
- [4] La partie demanderesse a acquis le 15 mars 2012 une X3 qui avait parcouru 0 kilomètre. [omissis].
- [5] Par lettre du 27 mars 2019, la partie demanderesse a indiqué à la défenderesse vouloir agir en raison de la falsification de l'échappement de la BMW X3 qu'elle avait acquise. La falsification du dispositif d'échappement repose sur l'utilisation d'une « fenêtre de températures » qui réduit durablement la dépollution des gaz d'échappement dans des conditions extérieures normales (par exemple températures inférieures à 20 degrés Celsius). L'utilisation de ce logiciel de falsification ouvrirait à la partie demanderesse des droits à indemnisation envers le constructeur. La défenderesse a été sommée d'intervenir.
- [6] Par lettre du 2 mai 2019, la défenderesse a refusé d'intervenir au motif que contrairement à ce qui s'est passé chez VW AG on ne relève pas dans les moteurs de BMW AG et d'autres constructeurs la détection d'un cycle de test mais seulement une « fenêtre de températures ». Dans l'état actuel de la réglementation allemande et européenne, rien ne l'interdit. [**Or. 8**]
- [7] Au cours de la concertation, la partie demanderesse a exposé les écarts de différents modèles de BMW AG en matière de valeurs d'émission d'oxydes d'azote lors de la circulation sur route :

| Véhicule                   | Norme Euro | NEDC <sup>1</sup> | CADC <sup>2</sup> urbain | CADC extra urbain | CADC Autoroute | CADC mixte | ERMS <sup>3</sup> | ERMS moteur à température |
|----------------------------|------------|-------------------|--------------------------|-------------------|----------------|------------|-------------------|---------------------------|
| <b>BMW 318 d</b>           | 5          | 220 mg/km         | 884 mg/km                | 470 mg/km         | 633 mg/km      | 604 mg/km  | -                 | -                         |
| <b>BMW 320 d</b>           | 5          | 132 mg/km         | 651 mg/km                | 213 mg/km         | 157 mg/km      | 226 mg/km  | -                 | 250 mg/km                 |
| <b>BMW 118 d</b>           | 5          | 177 mg/km         | 1.536 mg/km              | 319 mg/km         | 868 mg/km      | 752 mg/km  | -                 | -                         |
| <b>BMW X3 xDrive 20D :</b> | 6          | 554 mg/km         | 301 mg/km                | 361 mg/km         | 488 mg/km      | 383 mg/km  | -                 | 311 mg/km                 |
| <b>BMW X5 xDrive 30D :</b> | 6          | 52 mg/km          | 48 mg/km                 | 63 mg/km          | 257 mg/km      | 170 mg/km  | 104 mg/km         | 130 mg/km                 |

[8] La défenderesse n'a pas accepté la concertation et a notamment indiqué dans sa lettre du 7 juin 2019 :

« 2. Pour agir contre BMW AG rien – à l'égard du modèle concret de véhicule BMW X3 XDrive 35D Euro 5 première réception du 03/2012 dans les séries actuelles ou antérieures – ne conforte objectivement la présence d'un dispositif illégal d'invalidation. La discordance entre les valeurs en laboratoire et les valeurs réelles ne permet en particulier pas de conclure à l'existence d'un dispositif illégal d'invalidation. [...]

[...]

8. Le rappel actuel du KBA (Kraftfahrtbundesamt ; Office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne, ci-après le « KBA ») pour un dispositif illégal d'invalidation concerne uniquement les véhicules Diesel BMW 750Euro 6 et BMW M550 3.0 Euro 6. De plus, il ne s'agit pas là de dispositifs illégaux d'invalidation. [...]

Le véhicule de l'assuré de type BMW X3 XDrive 35D Euro 5 première réception du 03/2012 ne fait pas l'objet d'un rappel administratif et aucun n'est annoncé.

9. Les discordances entre les valeurs de dioxyde d'azote mesurées en laboratoire et en réalité n'établissent pas en elles-mêmes l'installation d'un dispositif illégal d'invalidation. Ces discordances se manifestent de la même manière dans des véhicules avec ou sans dispositif illégal d'invalidation. » **[Or. 9]**

## **II. Objet du litige**

[9] Les parties divergent exclusivement sur l'interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 et de la directive 2007/46/CE dans le cadre de l'intervention au titre de la protection juridique.

<sup>1</sup> New European Driving Cycle.

<sup>2</sup> Common ARTEMIS Driving Cycle.

<sup>3</sup> European Research for Mobile Emission Sources.

- [10] La partie demanderesse estime qu'il est en principe interdit de mettre en place une fenêtre de températures. Elle estime que [les valeurs limites d'émission fixées] dans l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 doivent être respectées non seulement dans le [nouveau cycle de conduite européen (NEDC)] mais également dans les conditions normales d'utilisation c'est-à-dire dans l'usage de tous les jours. Du point de vue du consommateur concerné, on satisfera à la charge de l'allégation et de la preuve lorsque le véhicule litigieux ne respecte pas les valeurs limites fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007 dans son utilisation de tous les jours ce qui justifie de conclure sur ce point à l'existence d'un dispositif d'invalidation illégal. Il ne s'agit précisément pas de savoir si l'autorité administrative a ordonné un rappel.
- [11] Le règlement (CE) n° 715/2007 constitue selon elle une loi protectrice au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB. De surcroît, la mise sur le marché d'un tel véhicule est contraire aux bonnes mœurs au sens de l'article 826 du BGB.
- [12] La prise en compte de l'utilisation pour la durée de l'utilisation effective du véhicule constitue une infraction au droit de l'Union. L'obligation pour la partie demanderesse de verser une compensation pour l'utilisation constitue au fil du temps une « charge financière imminente » qui pourrait dissuader ce consommateur d'agir en justice.
- [13] La défenderesse est tenue selon elle d'intervenir sans réserve au titre de la protection juridique. La partie demanderesse n'a pas prétendu gratuitement qu'un dispositif d'invalidation illégal avait été installé et l'utilisation d'une fenêtre de températures n'est pas légale.
- [14] La défenderesse rétorque que la protection juridique doit être refusée en l'espèce dès lors que le KBA n'a pas ordonné de rappel et le parquet n'a pas ouvert d'enquête sur ce point comme il l'a fait par exemple pour la série de moteur OM 651 de Daimler AG.
- [15] La responsabilité délictuelle du constructeur du véhicule litigieux ne pourrait pas être mise en cause au titre de l'article 826 BGB : la mise sur le marché d'un véhicule dont le moteur Diesel est équipé d'une fenêtre de températures ne constitue pas un dommage porté volontairement à l'acquéreur au mépris des bonnes mœurs [Or. 10]. On ne pourrait envisager de retenir une contrariété aux bonnes mœurs que lorsque, au-delà de la simple connaissance de l'installation d'une fenêtre de températures avec le mode de fonctionnement en question dans le moteur litigieux on trouverait aussi des éléments montrant que cela s'est fait de la part du constructeur en sachant qu'il pouvait y avoir là des infractions à la loi et qu'il a sciemment pris à tout le moins le risque de les commettre. Pour les dispositifs d'invalidation qui fonctionnent en principe de la même manière en condition normale de conduite et en situation de test, faute d'éléments concrets on peut pas admettre tout bonnement que les constructeurs c'est-à-dire leurs responsables ont agi en sachant qu'ils utilisaient éventuellement un dispositif d'invalidation illégal.

- [16] Les actions au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB sont vouées selon elle à l'échec en raison de la nature de loi protectrice du règlement (CE) n° 715/2007 : compte tenu du fait que les valeurs limites d'émission des normes Euro sont assorties de conditions de contrôle minutieusement réglementées, il est au reste dénué de pertinence de connaître les taux d'émission que le véhicule a en dehors des conditions légales de test qui sont déterminantes, c'est-à-dire dans l'utilisation de tous les jours.
- [17] La défenderesse comprend la notion de besoin au sens de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 en ce sens que les mesures prises par le constructeur, par anticipation, pour éviter tout dégât à des composants sont justifiées. La partie défenderesse justifie au nom de la protection des composants la vanne EGR liée à un point de fonctionnement, qui est réduite en fonction de la température ambiante.
- [18] Les utilisations faites sont à imputer aux acquéreurs des véhicules en réduction de leur préjudice. Cela est conforme à la jurisprudence des plus hautes juridictions.

### III. Données techniques

- [19] On a coutume d'employer l'expression « fenêtre de températures » pour un dispositif réglé sur la température. La « fenêtre de températures » n'est cependant pas une notion technique définie. La notion sert ici plutôt de formule pour désigner le lien à la température d'un dispositif technique physique. Du point de vue de l'ingénieur, elle décrit la plage de température (qui peut se rapporter par exemple à la température d'un composant du dispositif ou à la température ambiante) à laquelle un dispositif a ses rendements spécifiques. En l'espèce, la notion de « fenêtre de températures » est liée en particulier aux systèmes dits de recyclage des gaz d'échappement (systèmes EGR). **[Or. 11]**
- [20] Dans la réduction des émissions, on fait la distinction entre les dispositifs primaires (dits internes au moteur) et les dispositifs secondaires (traitement des gaz d'échappement).
- [21] [omissis]<sup>4 5 6</sup>
- [22] Tous les nouveaux moteurs de série Diesel connus sont au moins équipés d'une vanne EGR. Le recyclage des gaz d'échappement consiste à substituer des gaz d'échappement à une partie de la masse d'air aspirée par le moteur. Le besoin en oxygène de la masse de carburant injectée limite la masse de gaz d'échappement susceptible d'être recyclée. **[Or. 12]**

<sup>4</sup> [omissis]

<sup>5</sup> [omissis]

<sup>6</sup> [omissis]

- [23] Une partie des gaz d'échappement est recyclée par la vanne EGR. La rencontre des gaz chauds recyclés et de l'air frais refroidi venant du refroidisseur d'air d'admission, crée par principe un risque d'encrassement. L'encrassement et la suie sont des phénomènes typiques liés à la température qui peuvent causer avec d'autres facteurs, la panne de la vanne EGR [omissis].<sup>7 8</sup>
- [24] Pour prévenir ce risque, une partie seulement des gaz d'échappement est recyclée. Le risque d'encrassement croît avec la fraîcheur des températures extérieures. Le recyclage des gaz d'échappement peut en revanche produire pleinement son effet à des températures extérieures de 20 à 30 degrés Celsius. Dans cette fenêtre de températures la formation de dépôts et de suie est largement exclue.
- [25] Le pilotage de la vanne ERG se fait par un logiciel installé dans l'appareil de pilotage du moteur, à l'aide d'actionneurs électriques qui sont liés par exemple à la température du liquide de refroidissement, à la température ambiante, à la température d'aspiration, ou à la température d'admission d'air. **[Or. 13]**
- [26] Les émissions de particules augmentent avec le taux de recyclage des gaz d'échappement en raison de la baisse de la pression partielle d'oxygène et du degré d'oxydation due à la baisse des températures dans la chambre de combustion (écart oxydes d'azote/suie). [omissis]<sup>9</sup> **[Or. 14]**
- [27] Les seuls dispositifs internes au moteur ne suffisant pas pour respecter des valeurs limites, des dispositifs secondaires ont été prescrits sous la forme de systèmes de traitement des gaz d'échappement. Les composants utilisés dans le traitement des gaz d'échappement comprennent le plus souvent outre un catalyseur d'oxydation et un filtre à particules Diesel, des catalyseurs à injection NOx ainsi que des catalyseurs SCR (Réduction catalytique sélective).
- [28] Le véhicule litigieux n'est pas équipé d'un catalyseur SCR.

#### **IV. Cadre juridique national**

- [29] La partie demanderesse sollicite la protection juridique à la partie défenderesse en tant qu'assureur de la protection juridique.
- [30] Un assureur est en principe tenu au titre du contrat d'assurance de protection juridique conclu entre les parties d'accorder une protection juridique couvrant les prestations nécessaires à la défense des intérêts juridiques de l'assuré. Les prestations sont nécessaires lorsqu'elles sont objectivement requises par la défense des intérêts<sup>10</sup>. La défense des intérêts doit présenter à cet égard des perspectives

<sup>7</sup> [omissis]

<sup>8</sup> [omissis]

<sup>9</sup> [omissis]

<sup>10</sup> [omissis]

suffisantes de succès. On l'apprécie à l'aune des principes développés pour l'article 114 du ZPO (Zivilprozessordnung ; Code de procédure civile). La position de l'assuré doit être à tout le moins défendable au vu des affirmations qu'il avance et des moyens que la partie adverse leur oppose à sa connaissance. Si aucun avis dominant ne s'est formé, il faut en gros procéder tant qu'il ne s'agit pas de questions dont il n'y a absolument pas lieu de discuter en raison de leur évidence. Il faut en plus qu'il apparaisse possible que l'assuré puisse apporter la preuve des faits qu'il doit prouver à l'aide d'éléments de preuve recevables et adéquats. Dans l'évaluation des perspectives de succès, on ne peut en principe pas apprécier les chances des preuves en appréciant anticipativement les preuves <sup>11</sup>. Il ne peut pas y avoir seulement une vague probabilité d'issue positive du litige pour l'assuré mais il faut même au moins une grande probabilité.

- [31] La probabilité ne peut être évaluée ici qu'après avoir saisi la Cour de justice européenne. La jurisprudence des juridictions supérieures n'a examiné la fenêtre de températures que dans le cadre du dommage porté au mépris des bonnes mœurs et récuse **[Or. 15]** toute action à ce titre. Quant à la question de savoir si le règlement (CE) n° 715/2007 ou la directive 2007/46/CE a un caractère protecteur des tiers à l'égard du consommateur, les juridictions supérieures ne se prononcent pas <sup>12</sup>ou apportent une réponse négative sans saisir la Cour de justice européenne pour qu'elle clarifie définitivement les choses. La saisine de la Cour de justice européenne ne constitue pas à cet égard une mesure d'enquête anticipée <sup>13</sup>mais participe seulement de l'obligation qu'a d'office la chambre de céans de faire toute la lumière sur le droit applicable.
- [32] Contrairement à la jurisprudence des juridictions supérieures <sup>14</sup> ou suprêmes <sup>15</sup> sur la responsabilité des constructeurs, en l'espèce dans le procès concernant l'intervention de l'assureur de la protection juridique il est utile à la solution du litige de savoir si une « fenêtre de températures » est en général compatible avec le règlement (CE) n° 715/2007 et si une infraction éventuelle à ce règlement peut justifier une action en responsabilité au titre des dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du BGB et de l'article 6, paragraphe 1, de l'article 27, paragraphe 1, première phrase, du Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese Fahrzeuge (règlement allemand sur la réception CE de véhicules à moteur et de leurs remorques ainsi que des systèmes, composants et unités techniques autonomes destinés à ces

<sup>11</sup> [omissis]

<sup>12</sup> [omissis]

<sup>13</sup> [omissis]

<sup>14</sup> [omissis]

<sup>15</sup> [omissis]

véhicules ; ci-après l'« EG-FVG »), ou de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007.

- [33] Le juge de céans incline à penser que l'utilisation de fenêtres de températures est en principe interdite dans des moteurs Diesel. La question du rappel ou non ordonné par le KBA est sans incidence sur la solution du litige <sup>16</sup>.
- [34] Dans le procès contre l'assureur concernant son intervention, la partie demanderesse peut prétendre pouvoir agir contre le constructeur du véhicule au titre des dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du BGB et du règlement (CE) n° 715/2007, sur les dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du BGB et de l'article 6, paragraphe 1, de l'article 27, paragraphe 1, première phrase, de l'EG-FVG. Le juge de céans incline à retenir l'existence d'une infraction à la réglementation du marché, en l'espèce au règlement (CE) n° 715/2007 ainsi qu'à la [Or. 16] directive 2007/46/CE. Le principe de l'effet utile veut que l'on donne aux opérateurs du marché, en l'espèce l'acquéreur du véhicule, un dispositif de sanction dont la vigueur ne dépend précisément pas d'un rappel que le KBA ordonnerait à la suite d'infractions.

### 1. Régime national de responsabilité :

- [35] L'article 823, paragraphe 2, du BGB dispose : « *La même obligation [de réparation du dommage causé] incombe à celui qui contrevient à une loi protectrice des intérêts d'autrui. Si, aux termes de la loi, sa méconnaissance se conçoit également sans faute, l'obligation de réparer ne joue qu'en cas de faute.* »
- [36] L'article 6, paragraphe 1, de l'EG-FGV dispose : « *Il incombe au titulaire d'une réception CE d'établir pour chaque véhicule répondant au type agréé le certificat de conformité visé à l'article 18 de la directive 2007/46/CE lu conjointement avec son annexe IX et d'en assortir le véhicule.<sup>2</sup> Conformément à l'article 18, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE, le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification.* »
- [37] L'article 27, paragraphe 1, première phrase, de l'EG-FGV dispose : « *Les véhicules, unités techniques ou composants neufs requérant un certificat de conformité conformément à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, à l'annexe IV de la directive 2002/24/CE ou à l'annexe III de la directive 2003/37/CE, ne peuvent être offerts en vente, vendus ou mis en circulation dans le pays aux fins d'un usage sur la voie publique que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité.* »

<sup>16</sup> [omissis]

[38] L'article 249 du BGB dispose : « *Celui qui est tenu de réparer un dommage doit rétablir l'état des choses qui aurait existé si le fait d'où résulte l'obligation de réparer n'était pas survenu* ».

[39] L'article 849 du BGB dispose : « *Si en raison de sa perte une chose doit être remplacée ou si en raison de son endommagement sa diminution de valeur doit être réparée, la victime peut réclamer des intérêts sur le montant équivalant à compter du moment retenu pour estimer la valeur.* »

## **2. Le préjudice**

[40] Du fait de l'acquisition du véhicule litigieux, la partie demanderesse a subi un préjudice causé par le constructeur. **[Or. 17]**

[41] L'existence d'un préjudice s'apprécie en principe à l'aune de l'hypothèse dite de la différence c'est-à-dire en comparant le patrimoine dans l'état où il se trouve à la suite du fait générateur de responsabilité à celui dans lequel il se trouverait si ce fait générateur ne s'était pas produit <sup>17</sup>.

[42] Le préjudice peut d'une part consister en la charge d'une obligation non voulue résultant de la conclusion d'une opération désavantageuse ou d'autre part de la perte des conditions légales de réception pour infraction au règlement (CE) n° 715/2007. La question de savoir si l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007 protège également l'intérêt du consommateur à ne pas être incité à contracter une engagement non voulu reste ouverte <sup>18</sup> et n'a pas encore été tranchée à ce jour par la Cour de justice européenne.

## **3. Exposé du fait générateur du dommage – Éléments constitutifs de la responsabilité**

### **a) Charge de l'allégation**

[43] La partie demanderesse a exposé que le véhicule litigieux dépasse les valeurs limites fixées par le règlement (CE) n° 715/2007 dans son utilisation de tous les jours et que ce dépassement est lié à un recyclage des gaz d'échappement réglé sur la température. Le dépassement des valeurs limites constitue à cet égard [omissis] <sup>19</sup> un indice suffisant permettant de conclure à la présence d'un dispositif d'invalidation illégal. L'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 établit clairement une interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation. La chambre de céans part à cet égard du principe que les valeurs

<sup>17</sup> [omissis]

<sup>18</sup> [omissis]

<sup>19</sup> [omissis]

limites ne constituent pas seulement des conditions de laboratoire mais doivent également être respectées dans des conditions normales de fonctionnement. Si le paramétrage fait en sorte que des conditions normales d'utilisation entraînent une réduction du degré d'efficacité, le système de contrôle des émissions [Or. 18] fonctionnerait alors précisément en dehors des conditions normales d'utilisation. Le mode de fonctionnement « dans des conditions normales de fonctionnement » ne justifie pas en tant que tel de réduire l'efficacité d'un système de contrôle des émissions.

[44] Dans l'économie des textes, cela ressort de réglementations comparables pour d'autres [composants de] véhicules. C'est ainsi que la directive 98/12/CE<sup>20</sup> pour les systèmes de freinage et la directive 70/387/CEE<sup>21</sup> pour les portières choisissent l'expression de « conditions normales d'utilisation » qui pourrait être assimilée à celle de « conditions normales de fonctionnement ». Un dispositif d'invalidation réduisant le degré d'efficacité des freins ou modifie le système de verrouillage des portières à basses températures serait tout aussi illégal dans leur champ d'application que dans le cadre du règlement (CE) n° 715/2007. Il ne saurait en aller autrement à cet égard du mode de fonctionnement des systèmes de contrôle des émissions.

[45] [Charge de l'allégation et offres de preuve selon les règles de procédure nationales] [omissis]

[46] [omissis] [Or. 19] [omissis]

[47] [omissis]<sup>22</sup>

**b) Responsabilité au titre des dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, du BGB et de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007**

[48] Aux fins de la protection juridique à accorder, la partie demanderesse fonde son action en responsabilité sur le fait qu'elle a été incitée par le constructeur du véhicule à contracter une obligation non voulue c'est-à-dire à acquérir un véhicule ne répondant d'emblée pas aux conditions légales de réception. La question de savoir si l'intérêt à ne pas être incité à contracter une obligation non voulue relève de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007 reste ouverte.

[49] Selon une jurisprudence constante des juridictions suprêmes une règle est une loi protectrice au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB lorsque d'après sa finalité et son contenu elle a à tout le moins [Or. 20] également vocation à protéger les particuliers ou es catégories particulières de personnes contre

<sup>20</sup> [omissis]

<sup>21</sup> [omissis]

<sup>22</sup> [omissis]

l'atteinte à une valeur juridique donnée. Ce n'est donc pas l'effet de la loi qui compte mais son contenu et sa finalité ainsi que le fait de savoir si le législateur a adopté la loi en voulant ou en voulant également une protection juridique, comme revendiquée en raison de la prétendue atteinte, au bénéfice de personnes particulières ou de catégories particulières de personnes. Il suffit que la règle ait vocation à protéger également l'intérêt en cause du particulier mais elle peut aussi avoir avant tout en vue l'intérêt de la collectivité. D'autre part, le champ d'application des lois protectrices doit rester dans ses limites.

- [50] aa) Aux termes de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007, 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. Aux termes de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007, l'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. La deuxième phrase vise des exceptions. Ainsi qu'on peut le voir dans ses considérants, le règlement vise à réaliser le marché intérieur par l'introduction d'exigences techniques communes visant à limiter les émissions des véhicules à moteur (considérants 1 et 27) ainsi qu'à protéger l'environnement en améliorant en particulier la qualité de l'air (considérants 1, 4 à 7). Ils évoquent aussi la réduction des frais de santé tout comme des années de vie gagnées (considérant 7).
- [51] bb) Le Bundesgerichtshof<sup>23</sup> et une série de tribunaux d'instance<sup>24</sup> ont dénié au règlement (Ce) n° 715/2007 un caractère protecteur individuel au motif que le règlement ne considère pas les intérêts patrimoniaux du détenteur du véhicule mais vise uniquement des objectifs communs à la collectivité [Or. 21] : l'harmonisation du marché intérieur, l'amélioration de la qualité de l'air et la protection de l'environnement en somme.
- [52] cc) Le caractère individuellement protecteur pourrait se dégager en l'espèce du considérant 17 du règlement aux termes duquel il est nécessaire de veiller à ce que les consommateurs reçoivent une information objective et précise sur la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone des véhicules. Il est sans incidence que les émissions d'oxyde d'azote ne soient pas évoquées dans le considérant ni dans l'article 4, paragraphe 3, correspondant du règlement. Les auteurs du règlement n'ont pas pu vouloir garantir que les consommateurs et usagers reçoivent une information objective et précise sur les émissions de dioxyde de carbone tout en entendant permettre dans le même temps que le non-respect des valeurs-limites fixées par le règlement pour les émissions d'oxyde d'azote puisse leur être caché<sup>25</sup>.

<sup>23</sup> [omissis]

<sup>24</sup> [omissis]

<sup>25</sup> [omissis]

- [53] L'idée d'une protection individuelle s'insère également dans le cadre de responsabilité tracé par le règlement en particulier en son article 13. Aux termes de cette disposition, les sanctions en cas d'infraction doivent être efficaces et dissuasives. L'effet dissuasif ne sera obtenu que si les acquéreurs de véhicule bénéficient d'une protection individuelle au titre du régime de la responsabilité délictuelle.
- [54] dd) La même chose ressort du principe voulant que le droit communautaire reçoive l'application la plus efficace possible et des arrêts du 17 septembre 2002, *Muñoz et Superior Fruiticola*, C-253/00, EU:C:2002:497<sup>26</sup> ; et du 25 juillet 2008, *Janecek*, C-237/07, EU:C:2008:447<sup>27</sup>. La Cour y a dit que la pleine efficacité de la réglementation en matière de normes de qualité contribuant notamment à la loyauté des échanges et à la transparence des marchés impliquent que le respect de cette obligation puisse être assuré dans le cadre d'un procès civil intenté par un opérateur à l'encontre d'un opérateur concurrent<sup>28</sup>. Au reste, il peut être incompatible avec le caractère impératif d'une directive, visant à protéger la santé publique **[Or. 22]** d'exclure par principe qu'une obligation imposée par la directive puisse être invoquée par une personne concernée. Il s'ensuit que les personnes qui sont directement concernées par le risque d'un dépassement de valeurs limites puissent saisir les autorités compétentes le cas échéant en recourant au tribunal compétente, pour enclencher l'établissement d'un plan d'action qui est obligatoirement prévu dans ce cas par la directive<sup>29</sup>. Dans les deux affaires il s'agissait de faire respecter des dispositions de droit communautaire qui avaient en vue avec la protection de la concurrence et la protection de la santé à tout le moins également les intérêts de chacun des requérants (concurrent ; personne directement concernée par des dépassements de valeurs limites). D'après la jurisprudence de la Cour de justice européenne, un particulier peut également se voir reconnaître envers une autre personne privée des droits à indemnisation pour violation du droit communautaire.
- [55] Tel pourrait être le cas en l'espèce dès lors que les valeurs limites ont un caractère protecteur de l'environnement en se fondant sur la qualité et revêtent de ce fait un caractère ordonnateur du marché. Le respect des valeurs-limites peut-être invoqué non seulement par des concurrents mais également par les consommateurs finals concernés.

<sup>26</sup> [omissis]

<sup>27</sup> [omissis]

<sup>28</sup> Arrêt du 17 septembre 2002, *Muñoz et Superior Fruiticola*, C-253/00, EU:C:2002:497, points 29 et 30.

<sup>29</sup> Arrêt du 25 juillet 2008, *Janecek*, C-237/07, EU:C:2008:447, points 35 et suivants.

**c) Les dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, du BGB et des articles 6, paragraphe 1, et 27 EG-FGV**

- [56] La question qui se pose également dans le cadre des dispositions des articles 6, paragraphe 1, et 27 EG-FGV qui sont fondés sur l'article 18, paragraphe 1, et sur l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE, est celle de savoir si le préjudice invoqué par la partie demanderesse dans le procès contre le constructeur relève du champ d'application matériel de la norme.
- [57] aa) Les actes juridiques adoptés par l'union européenne pour harmoniser pleinement les exigences techniques applicables aux véhicules ont notamment pour objectif un niveau élevé de sécurité routière, de protection de la santé et de l'environnement, de rendement énergétique et de protection contre une utilisation non autorisée, considérants 2, 3, 14, 17 et 23 de la directive 2007/46/CE. Aux termes de l'article 6, paragraphe 1, EG-FGV, il appartient au titulaire de la réception type CE d'établir pour chaque véhicule correspondant au type agréé un certificat de conformité au titre de l'article 18 lu conjointement avec l'annexe IX de la directive 2007/46/CE **[Or. 23]** et de le joindre au véhicule. Les nouveaux véhicules pour lesquels un certificat de conformité est prescrit, ne peuvent, conformément à l'article 27, paragraphe 1, EG-FGV, être exposés, vendus ou mis sur le marché dans le pays pour y être utilisés dans la circulation routière, que s'ils sont munis d'un certificat de conformité valable.
- [58] bb) Le Bundesgerichtshof<sup>30</sup> et une série de tribunaux d'instance<sup>31</sup> récusent ici certes également le caractère protecteur des dispositions à l'égard des tiers. Les normes ont eu pour objectif la sécurité routière, un niveau élevé de protection de la santé et de l'environnement, l'utilisation rationnelle de l'énergie.
- [59] cc) Milite cependant en faveur du caractère individuellement protecteur de ces dispositions la signification juridique de la déclaration de conformité : la nouvelle réception d'un véhicule suppose la preuve que le véhicule correspond à un type pour lequel une réception de type <CE a été délivrée. Le demandeur rapporte la preuve de la délivrance de la réception par type en produisant un certificat de conformité du constructeur. En pratique celui-ci figure dans le document de réception Partie II. SI maintenant la réception par type n'aurait pas dû être délivrée en raison de l'utilisation d'un dispositif d'invalidation illégal, cela pourrait également avoir pour conséquence que les certificats de conformité ne sont pas valables<sup>32</sup>. Le certificat de conformité figurant dans le document de réception titre II pourrait à cet égard avoir un effet juridique analogue à la propriété. **[Or. 24]**

<sup>30</sup> [omissis]

<sup>31</sup> [omissis]

<sup>32</sup> [omissis]

[60] Nous ne disons pas nécessairement par là qu'une inexactitude juridique de fond due à l'installation d'un dispositif d'invalidation illégal invalide le certificat de conformité mais la description précitée de la fonction sous l'aspect de la vente des véhicules plaide plutôt pour que contre. Sur ce point la juridiction de renvoi ne peut précisément pas exclure que le droit d'autodétermination économique des consommateurs ne soit pas couvert par l'objectif protecteur de la norme.

#### 4. Étendue du droit à réparation – Calcul du dommage

[61] À ce stade, le juge de céans estime que la partie demanderesse peut solliciter de la partie défenderesse réparation du dommage sur le fondement de la responsabilité délictuelle sous la forme du prix de vente. Dans sa décision la plus récente sur le dispositif d'invalidation incontestablement installé de VW AG, le Bundesgerichtshof s'est prononcé contre l'application d'intérêts au prix d'achat avancé à compter du jour de la conclusion du contrat de vente au titre de l'article 849 du BGB<sup>33</sup>. Selon lui, la circonstance que le demandeur a reçu en contre partie de la remise du prix de vente un véhicule parfaitement utilisable en pratique s'oppose à elle seule à une application de l'article 849 du BGB. La possibilité effective d'utiliser le véhicule a compensé ainsi la perte de la possibilité d'utiliser l'argent avec profit.

[62] Le principe d'effectivité du droit de l'Union requiert que l'application du droit national n'entrave ni ne complique de manière disproportionnée l'exercice des droits conférés par le droit de l'Union. Les objectifs et finalités poursuivis par la réglementation de la réception et des émissions n'auront d'efficacité pratique que lorsque les infractions commises sont sanctionnées et empêchées à l'avenir (article 13 du règlement (CE) n° 715/2007 et article 46 de la directive 2007/46/CE<sup>34</sup>

[63] Le droit de la responsabilité – sanctionner et prévenir – perdrait en l'espèce sa fonction de contrôle si les infractions pouvaient être commises pratiquement sans risque. Tel est le cas lorsque le consommateur **[Or. 25]** doit se voir imputer les utilisations pour une chose défectueuse sans pouvoir à son tour réclamer des intérêts sur le prix de vente à partir de sa remise. Déjà dans l'arrêt du 17 avril 2008, *Quelle*, C-404/06, EU:C:2008:231, la Cour de justice européenne a précisé l'affaire [C-404/06, *Quelle*] que la directive relative aux biens de consommation s'oppose à une réglementation nationale qui permet au vendeur, dans l'hypothèse où il a vendu un bien de consommation affecté d'un défaut de conformité, d'exiger du consommateur une indemnité pour l'usage du bien non conforme jusqu'à son remplacement par un nouveau bien.

<sup>33</sup> [omissis]

<sup>34</sup> [omissis]

[64] Dans le cadre du droit de la responsabilité délictuelle, il est vrai que l'idée de compenser les avantages pourrait certes être considérée. On ignore si le principe d'effectivité exclut d'objecter la compensation des avantages en cas de comportement contraire aux bonnes mœurs. Cependant, la livraison d'une chose non conforme au contrat en raison du droit de l'Union qui prime ne permet pas de conclure que la possibilité effective d'utiliser la chose compense la perte de l'argent et exclut dans cette mesure un droit à des intérêts même si l'infraction a simplement été commise involontairement. Le principe d'effectivité pourrait faire obstacle à un tel résultat national de l'interprétation. **[Or. 26]**

## **B. Questions préjudicielles et pertinence**

### **I. Cadre juridique de l'Union**

[65] Les règles générales de l'Union relative à la procédure de réception des véhicules à moteur figure en tant que procédure administrative dans la directive 2007/46/CE<sup>35</sup> tandis que la réglementation relative aux émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) est constituée du règlement n° 715/2007<sup>36</sup>, de son règlement d'application adopté selon la procédure des comités<sup>37</sup>, à savoir le règlement (CE) n° 692/2008<sup>38</sup>, ainsi que du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (ONUCE)<sup>39</sup> visé en partie par celui-ci, ainsi que du règlement n° 565/2009<sup>40</sup> pour les véhicules à

<sup>35</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263, p. 1).

<sup>36</sup> 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).

<sup>37</sup> Décision 1999/468/CE du Conseil, du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission, visée en l'espèce aux articles 5 et 15 du règlement (CE) n° 715/2007.

<sup>38</sup> 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 (JO 2008, L 199, p. 1).

<sup>39</sup> Règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (ONUCE) concernant les « Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburants » [2015/1038] (JO 2016, L 172, p. 1).

<sup>40</sup> Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO 2009, L 188, p. 1).

moteur dont la masse de référence dépasse 2 610 kg et pour les véhicules utilitaires lourds. [Or. 27]

### 1. La procédure de réception par type dans la directive 2007/46/CE

[66] La réception par type de véhicules à moteur se déroule conformément à la procédure définie pour toute l'Europe dans la directive cadre 2007/46/CE selon des critères uniformes. La directive arrête à cet égard une répartition générale des tâches incombant aux États membres et aux constructeurs. Alors que la tâche des États membres se limite à une fonction de supervision et de réception<sup>41</sup> par des autorités qui auront été notifiées à la Commission<sup>42</sup>, les constructeurs sont responsables de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production à la réception<sup>43</sup>. Il en va de même lorsque le constructeur ne participe pas directement à toutes les étapes de la production des véhicules, des systèmes, des composants ou des entités techniques.

[67] L'instrument central pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules est la réception par type. Cette notion est définie juridiquement à l'article 3, point 3), de la directive 2007/46/CE :

*« 3) « réception par type » : l'acte par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables ; »*

[68] Pour obtenir la réception par type, le constructeur doit remplir deux conditions : d'une part, le constructeur doit établir à la satisfaction des autorités de réception avoir pris les mesures adéquates pour garantir que les véhicules produits sont conformes au type réceptionné (conformité de la production)<sup>44</sup>. D'autre part, le type de véhicule doit correspondre aux informations contenues dans le dossier constructeur [Or. 28] et satisfaire aux exigences techniques spécifiées par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe IV de la directive<sup>45</sup>. En matière d'émissions, celles-ci le sont dans le règlement (CE) n° 715/2007 pour les véhicules particuliers et utilitaires légers ainsi que dans le règlement (CE) n° 595/2009 pour les véhicules utilitaires lourds.

<sup>41</sup> Article 4 de la directive 2007/46/CE.

<sup>42</sup> Il s'agit en Allemagne du « KBA ».

<sup>43</sup> Article 5 de la directive 2007/46/CE.

<sup>44</sup> Article 12 de la directive 2007/46/CE.

<sup>45</sup> Article 8, paragraphe 2, et article 9 de la directive.

- [69] Sur le plan de la procédure, la réception par type <sup>46</sup> requiert une demande que le constructeur adresse aux autorités de réception. Le constructeur doit joindre à la demande tous les documents requis pour obtenir une réception par type. Ils comportent notamment une description complète des caractéristiques du véhicule (le « dossier constructeur »).
- [70] Les autorités de réception n'examinent en principe pas le véhicule lui-même mais limitent leur examen au dossier descriptif joint à la demande et aux rapports d'examen des services techniques.
- [71] Enfin, aux termes de l'article 18, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE, il incombe aux constructeurs de délivrer un certificat de conformité pour chaque véhicule.
- [72] Aux termes de l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE, les véhicules ne peuvent être immatriculés, vendus ou mis en service que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité délivré conformément à l'article 18 de la directive.

## **2. Règlement (CE) n° 715/2007, règlement (CE) n° 692/2008 et règlement (CE) n° 595/2009**

- [73] Ni le règlement (CE) n° 715/2007 ni le règlement d'exécution (CE) n° 692/2008 n'énoncent des prescriptions techniques concrètes sur le mode de fonctionnement du système de dépollution des gaz d'échappement. Il appartient au contraire aux constructeurs de définir la solution technique qui permettra de respecter les valeurs limites. [Or. 29]

### **a) Valeurs limites d'émission :**

- [74] Les prescriptions relatives aux valeurs limites se trouvent dans le règlement (CE) n° 715/2007 qui s'applique à tous les véhicules neufs des catégories M1, M2, N1 et N2 définis dans la directive 2007/46/CE, avec une masse de référence ne dépassant pas 2 610 kg. Les véhicules à moteur de la catégorie M1 avec une masse de référence dépassant 2 160 kg relèvent du règlement (CE) n° 595/2009 <sup>47</sup>.
- [75] Le véhicule litigieux relève du règlement (CE) n° 715/2007. À ce titre, il doit respecter les valeurs limites suivantes :

<sup>46</sup> Il existe différentes procédures de réception par type : la réception par type multiétape visée à l'article 3, point 7), la réception par type par étapes, visée à l'article 3, point 8), la réception par type en une seule étape, visée à l'article 3, point 9), la réception par type mixte visée à l'article 3, point 10), de la directive 2007/46/CE. Aux fins de la demande de décision préjudicielle, nous utilisons uniformément la notion générale de « réception par type ».

<sup>47</sup> Article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009.

| Norme UE | Catégorie de véhicule | Entrée en vigueur |                          |                          | Valeurs limites d'émission en mg/km |                 |                     |     |    |
|----------|-----------------------|-------------------|--------------------------|--------------------------|-------------------------------------|-----------------|---------------------|-----|----|
|          |                       | Homologation      | Première immatriculation | Dernière immatriculation | CO                                  | NO <sub>x</sub> | THC+NO <sub>x</sub> | PM  | PN |
| Euro 5a  | M                     | 01.09.2009        | 01.01.2011               | 31.12.2012               | 500                                 | 180             | 230                 | 5,0 | –  |

[76] Le respect de ces valeurs limites doit être établi par les procédures d'essai prescrites dans le règlement (CE) n° 692/2008.

[77] L'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 692/2008 précise à cet égard l'obligation du constructeur de respecter les valeurs limites conformément à l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 715/2007 :

*« 6. Le constructeur doit veiller à ce que les résultats des essais d'émissions respectent la valeur limite applicable dans des conditions d'essai spécifiées par le présent règlement ».*

[78] Le règlement (CE) n° 692/2008 comporte les conditions auxquelles doivent actuellement répondre les procédures d'essai en ce qui concerne les valeurs limites d'émission. Il incombe à cet égard aux constructeurs d'établir qu'un véhicule répond, en ce qui concerne ses émissions, aux conditions d'essai telles que décrites notamment dans l'essai de type 1 du « nouveau cycle européen de conduite » (en langue anglaise New European Driving Cycle).

[79] Le nouveau cycle européen de conduite est représenté ci-dessous dans l'illustration et consiste en quatre répétitions de sa partie urbaine et de la partie extra urbaine. Le démarrage du moteur a lieu à froid (20 degrés – 30 degrés Celsius) au début de la partie urbaine du nouveau cycle européen de conduite. La section urbaine est caractérisée par des vitesses et [Or. 30] une dynamique réduites qui se traduisent par des sollicitations réduites du moteur et des températures réduites des gaz d'échappement. La section extra urbaine représente, avec une vitesse maximale de 120 km/h, une conduite plus rapide et plus dynamique. La vitesse moyenne sur l'ensemble du parcours du nouveau cycle européen de conduite d'une longueur totale de 11,03 km est de 33,6 km/h.

[omissis]

**b) Dispositions régissant les dispositifs d'invalidation dans le règlement (CE) n° 715/2007**

[80] En ce qui concerne les dispositifs d'invalidation, l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 dispose :

*« L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite ».*

[81] La notion de dispositif d'invalidation est juridiquement définie à l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 :

*« 10) « dispositif d'invalidation » signifie 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 ; »*

[82] Dans cette définition juridique, les auteurs du règlement se sont inspirés de l'exemple de la règle 2.16 du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (ONUCE), qui se lit comme suit :

*« Les dispositifs de manipulation (defeat device), sont les éléments de construction qui mesurent la température, la vitesse du véhicule, le régime moteur (tours par minute), le rapport de transmission, la dépression à l'admission ou d'autres paramètres en vue d'activer, de moduler, de ralentir ou de désactiver le fonctionnement d'un composant du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions que l'on peut raisonnablement s'attendre à rencontrer dans des circonstances normales de fonctionnement et d'utilisation du véhicule ». [Or. 31]*

[83] L'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 prévoit des dérogations à cette interdiction :

*« 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. »*

**c) Le règlement (CE) n° 595/2009**

[84] Le règlement (CE) n° 595/2009 comporte des dispositions régissant les émissions des véhicules utilitaires lourds. Le règlement étend son champ d'application

matériel aux seuls véhicules à moteur des catégories M1, M2, N1 et N2, dont la masse de référence dépasse 2 610 kg.

[85] Aux termes de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009, les constructeurs assurent le [respect] des limites d'émissions fixées à l'annexe I. Dans le même temps, les auteurs du règlement ont énoncé une interdiction sans restriction des dispositifs d'invalidation analogue à celle de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 595/2009 :

*« L'utilisation de stratégies d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions est interdite ».*

### **III. Doutes quant à l'interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 et de la directive 2007/46/CE**

[86] Les divergences apparues dans l'interprétation des tribunaux d'instance saisis du scandale du Diesel éclaboussant les constructeurs ont suscité des doutes quant à l'interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 et de la directive 2007/46/CE. Seul un arrêt d'interprétation de la Cour de justice pourra dissiper ces doutes. Toutes ces questions juridiques intéressent aussi le procès engagé contre l'assureur protection juridique pour le faire intervenir. **[Or. 32]**

[87] [omissis]<sup>48 49 50 51 52 53</sup>

#### **1. La notion de « dispositif d'invalidation »**

[88] Au regard des termes de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007, la juridiction nationale se demande si la notion d'« élément de conception » couvre exclusivement des éléments mécaniques au sens d'une structure physique. C'est l'objet de la question 1-1.

[89] Si la notion d'élément de conception devait s'interpréter restrictivement, la programmation électronique du moteur et son logiciel ne seraient pas couverts par la définition de la **[Or. 33]** notion<sup>54</sup>. Deux arguments récusent cette lecture : le

<sup>48</sup> [omissis]

<sup>49</sup> [omissis]

<sup>50</sup> [omissis]

<sup>51</sup> [omissis]

<sup>52</sup> [omissis]

<sup>53</sup> [omissis]

<sup>54</sup> Les questions 1-1 et 1-2 que le juge d'instruction du tribunal de grande instance de Paris a posées dans l'affaire C-693/18 – Procureur de la république contre X, vont dans le même sens.

contexte systématique de la définition de la notion, qui énumère un certain nombre de paramètres du système de propulsion des véhicules à moteur, lesquels sont aujourd'hui soumis dans leur plus grande partie, à tout le moins également, à une programmation électronique, récuse nettement pareille restriction aux structures mécaniques physiques<sup>55</sup>. La lecture de la version en langue anglaise qui, avant l'énumération des paramètres, évoque « any element of design with senses... » (tout élément de conception qui détecte...), montre clairement que la conception du logiciel est ainsi également couverte. Le calculateur moteur (electronic control unit) ainsi que le logiciel constituent aux yeux de la juridiction nationale un élément de conception au sens de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007.

[90] L'article 3, point 10), ne définit pas la notion de système de contrôle des émissions, mais la suppose plutôt. Faute de définition, on pourrait conclure que seule l'installation de dépollution des gaz d'échappement en aval, extérieure au moteur, sous la forme de filtres à particules Diesel et de catalyseurs de réduction des NOx relève du système de contrôle des émissions, et non pas, en revanche, les dispositifs de recyclage des gaz internes au moteur. Si l'on écartait de la notion non définie de système de contrôle des émissions, le processus de combustion dans le cylindre, le traitement des gaz d'échappement, interne au moteur, en particulier par des modifications du logiciel de recyclage des gaz d'échappement, ne serait pas couvert par le champ d'application matériel du dispositif d'invalidation. Les constructeurs de véhicules citent à l'appui de cet argument le point 2.16<sup>56</sup> de la traduction non officielle du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (ONUCE) : la définition du dispositif d'invalidation qui y est donnée utilise non pas la notion de « système de contrôle des émissions » mais celle d'« installation de dépollution des gaz d'échappement » [Ndt « Abgasreinigungsanlage » au lieu de « Emissionskontrollsystem » ; la version en langue française utilise uniformément la notion de « système de contrôle des émissions »]. Cette dernière notion n'est utilisée dans les publications scientifiques de mécanique que pour le traitement en aval des gaz d'échappement<sup>57</sup>. **[Or. 34]**

[91] Par la question d'interprétation 1-2, le juge de céans veut savoir si le système de contrôle des émissions couvre également les stratégies de limitation des émissions à la source, c'est-à-dire dans la chambre de combustion du moteur, au moyen de la technique de l'EGR, ou si le système de contrôle des émissions couvre uniquement des techniques et des stratégies de traitement et de réduction d'émissions après leur formation, en aval dans la ligne d'échappement<sup>58</sup>.

<sup>55</sup> [omissis]

<sup>56</sup> Voir le point 82 de la présente décision.

<sup>57</sup> [omissis]

<sup>58</sup> Voir la question 2-2 que le juge d'instruction du tribunal de grande instance de Paris a posée dans l'affaire C-693/18 – Procureur de la république contre X, qui va dans le même sens.

- [92] La distinction faite dans le système de contrôle des émissions entre les dispositifs de dépollution des gaz « internes au moteur » et les dispositifs « en aval (externes au moteur) » est contraire aux termes clairs de la définition du « dispositif d'invalidation »<sup>59</sup>. Les paramètres énumérés à l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 couvrent tous les aspects techniques (dont le « régime du moteur en tours/minute », facteur nettement interne au moteur), qui ont une incidence sur la création et la réduction des émissions.
- [93] On n'aperçoit dans le règlement (CE) n° 715/2007 aucune raison particulière d'écarter la notion non définie juridiquement de « système de contrôle des émissions » du contexte de la définition de la notion de « dispositif d'invalidation ». C'est ainsi que l'article 3, point 11), du règlement (CE) n° 715/2007 définit le « dispositif de maîtrise de la pollution » comme « les composants d'un véhicule qui maîtrisent et limitent les émissions au tuyau arrière d'échappement et les émissions par évaporation ». Doivent y être rangés tous les types de programmation, qu'elles interviennent en aval ou dans le moteur même, agissant sur les émissions au tuyau arrière d'échappement ; ils font dès lors partie du système de contrôle des émissions. Par sa question 1-3, le juge de céans veut savoir si, au regard des objectifs du règlement (CE) n° 715/2007, il est licite ou non de faire la distinction entre ce qui est interne et ce qui est externe au moteur.

## 2. La notion d'« utilisation normale »

- [94] Par les questions 2-1 à 2-4 de la demande de décision préjudicielle, la juridiction nationale souhaite savoir si les valeurs limites fixées à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 [Or. 35] valent uniquement dans le cadre des conditions d'essai de type 1 du nouveau cycle de conduite européen<sup>60</sup> ou si elles doivent également être respectées « en utilisation normale » dans l'usage quotidien au sens de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007<sup>61</sup>. Enfin, le juge de céans souhaite savoir si la notion d'utilisation normale couvre l'ensemble des conditions effectives de conduite dans l'usage quotidien<sup>62</sup> ou uniquement celles respectant les paramètres de vitesse du nouveau cycle de conduite européen urbain et extra urbain<sup>63</sup>.
- [95] Le règlement (CE) n° 715/2007 ne définit pas ce qu'il entend par « utilisation normale ».

<sup>59</sup> [omissis]

<sup>60</sup> Question préjudicielle 2-1.

<sup>61</sup> Question préjudicielle 2-2.

<sup>62</sup> Question préjudicielle 2-3.

<sup>63</sup> Question préjudicielle 2-4.

[96] Si l'on considère tout d'abord l'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 692/2008, on pourrait admettre que l'obligation énoncée à l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 715/2007 imposant aux constructeurs de respecter les valeurs limites vaut exclusivement dans le cadre des conditions d'essai et que la vocation du règlement d'exécution est de concrétiser la règle. Il se trouve cependant que cette interprétation restrictive se heurte à l'interprétation littérale, à l'interprétation historique et à l'objet et la finalité du règlement (CE) n° 715/2007.

a) **Interprétation tirée du sens ordinaire des mots**

[97] Dans l'interprétation, il convient de comparer entre elles les différentes versions linguistiques authentiques du règlement (CE) n° 715/2007. Une interprétation de la notion d'« utilisation normale » prenant en compte les autres versions linguistiques également obligatoires « normal use », « uso normale », « funcionando normalmente », « běžném použití » montre que cette notion juridique ne couvre pas seulement les conditions en laboratoire mais vise au contraire les conditions réellement existantes, c'est-à-dire celles qui se présentent concrètement sur la voie publique<sup>64</sup>. La version en langue tchèque parle précisément en termes concrets d'« utilisation normale ». [Or. 36]

[98] Le considérant 3 du règlement (CE) n° 715/2007 récuse une interprétation littérale de la notion d'« utilisation normale » s'appuyant sur l'article 3, point 6), du règlement (CE) n° 692/2008 :

[99] « À la demande du Parlement européen, une nouvelle démarche réglementaire a été introduite dans la législation de l'Union sur les véhicules. Ainsi, le présent règlement établit des dispositions fondamentales concernant les émissions des véhicules, tandis que les spécifications techniques devraient être fixées par des mesures d'exécution adoptées selon les procédures de comitologie ».

[100] Le règlement d'exécution (CE) n° 692/2008 n'apportant pas de modification (ultérieure) aux obligations incombant au constructeur en vertu du règlement (Ce) n° 715/2007, mais visant uniquement à le mettre en œuvre, l'article 3, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 692/2008 n'a pas vocation à concrétiser la règle. Il s'ensuit que les valeurs-limites fixées dans l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ne doivent pas être respectées uniquement dans les conditions de la procédure d'essai, c'est-à-dire concrètement dans la fenêtre des températures comprise entre 20 degrés et 30 degrés Celsius, mais doivent être assurées indépendamment de la température. L'économie du règlement ne permet pas d'envisager une interprétation restrictive de la notion d'« utilisation normale ».

<sup>64</sup> En ce sens également arrêt du 13 décembre 2018, Ville de Paris, Ville de Bruxelles et Ayuntamiento de Madrid/Commission, T-339/16, T-352/16 et T-391/16, EU:T:2018:927, points 115 et suivants, en particulier points 118, 122 et 137. [omissis]

**b) L'interprétation historique**

[101] Un objectif majeur du règlement (CE) n° 715/2007 est de réduire effectivement les émissions des gaz d'échappement des véhicules pour améliorer la qualité de l'air. C'est ainsi que, dans sa proposition de règlement, la Commission a exposé que les États membres et leurs citoyens sont préoccupés par les risques que la pollution de l'air fait courir à la santé et à l'environnement <sup>65</sup>. L'adoption du règlement (CE) n° 715/2007 a été expressément justifiée au motif que « dans l'Union européenne, les pollutions atmosphériques continu[e]nt d'avoir un impact négatif sur [Or. 37] la santé humaine » <sup>66</sup>. L'Euro 5 constitue « l'une parmi plusieurs mesures de ce type qui sont importantes pour réduire les émissions de précurseurs d'ozone (comme les NOx et les HC) et de particules » <sup>67</sup>.

[102] Cet objectif se reflète aussi dans plusieurs considérants du règlement (CE) n° 715/2007 :

- « (4) En mars 2001, la Commission a lancé le programme « Air pur pour l'Europe » (CAFE), dont les principaux éléments sont définis dans une communication du 4 mai 2005. Ce programme a entraîné l'adoption, par une communication du 21 septembre 2005, d'une stratégie thématique concernant la pollution de l'air. Dans ce contexte, la réduction des émissions des véhicules devrait être abordée dans le cadre d'une stratégie globale. Les normes Euro 5 et Euro 6 font partie des mesures visant à réduire les émissions de particules et de précurseurs de l'ozone tels que l'oxyde d'azote et les hydrocarbures.
- (5) La réalisation des objectifs de l'Union, en termes de qualité de l'air, exige des efforts continus de réduction des émissions des véhicules. C'est pourquoi le secteur de l'industrie devrait être clairement informé des futures valeurs limites d'émission. Le présent règlement inclut pour cette raison, en plus de la norme Euro 5, les valeurs limites d'émission prévues pour la phase Euro 6.
- (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.[...] »

[103] Les auteurs du règlement (CE) n° 715/2007 l'ont adopté en considérant que les valeurs limites fixées réduisent effectivement les émissions des véhicules. Les obligations qui incombent aux constructeurs en vertu de

<sup>65</sup> Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions et aux informations sur la réparation des véhicules, modifiant la directive 72/306/CEE et la directive.../.../CE (du 21 décembre 2005, COM (2005) 683, final, p. 2.

<sup>66</sup> Ibidem, p. 2 et 5.

<sup>67</sup> Ibidem, p. 3.

l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 impliquent le respect des valeurs limites fixées dans une utilisation normale.

**c) Interprétation selon l'objet et la finalité du règlement (CE) n° 715/2007**

[104] L'instauration de valeurs limites obligatoires d'émission n'a de sens aux yeux des auteurs du règlement que si les valeurs mesurées lors d'essai[s] types d'émission attestent également valablement les émissions du véhicule dans son usage quotidien. [Or. 38] Différents passages du règlement montrent que les auteurs du règlement sont partis de cette hypothèse de base :

[105] L'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 détermine expressément que le constructeur équipe ses véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'avoir 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.

[106] Aux termes du considérant 12 du règlement (CE) n° 715/2007, « Les efforts devraient être poursuivis afin [...] de garantir que ces limites sont liées aux performances réelles des véhicules en usage ». Par cette formule, les auteurs du règlement soulignent que cet objectif n'est pas censé n'être réalisé que dans l'avenir mais qu'il préside déjà au règlement même.

[107] Enfin, l'article 3, point 9), du règlement d'exécution (CE) n° 692/2008 s'oppose également à une interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 selon laquelle les valeurs limites réglementaires ne devraient être respectées que dans la fenêtre des températures comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius : aux termes de cette disposition, lors de la demande de réception, les constructeurs doivent prouver à l'autorité compétente en matière de réception des données « *que le dispositif de post-traitement des 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* ». Cela montre à suffisance que, dans l'esprit des auteurs du règlement, même des températures de -7 degrés Celsius constituent encore des conditions d'« utilisation normale » et que les systèmes de contrôle des émissions doivent avoir un fonctionnement efficace à cette température, en tout cas après 400 secondes, et respecter ainsi les valeurs limites réglementaires.

**d) Regard croisé sur le règlement (CE) n° 595/2009**

[108] La lecture du règlement « frère » (CE) n° 595/2009 montre elle aussi que la notion d'« utilisation normale » vise les conditions de fonctionnement normal du véhicule dans un usage quotidien et non pas celles de la procédure d'essai de la réception par type. [Or. 39]

[109] Aux termes de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 595/2009, l'utilisation de stratégies d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions est interdite. L'article 3, point 8), du règlement (CE) n° 595/2009 définit comme suit la notion de stratégie d'invalidation :

[110] « 8. « *stratégie d'invalidation* », une stratégie de maîtrise des émissions qui réduit l'efficacité des dispositifs de maîtrise des émissions dans les conditions ambiantes ou de fonctionnement du moteur rencontrées soit durant le fonctionnement normal du véhicule, soit en dehors des procédures d'essai de réception ; »

[111] Aux termes de son article 2, paragraphe 1, le champ d'application matériel du règlement (CE) n° 595/2009 inclut également les véhicules à moteur de la catégorie M1 à tout le moins ceux dont la masse de référence dépasse 2 610 kg<sup>68</sup>. En s'étendant aux véhicules à moteur, le règlement (CE) n° 595/2009 modifie le règlement (CE) n° 715/2007[7]. Compte tenu de ce lien systématique, on doit considérer que les auteurs du règlement ont là aussi voulu interdire un comportement qui ferait en sorte que les valeurs limites ne soient respectées que dans le cycle d'essai mais qu'autrement « l'efficacité des systèmes de maîtrise des émissions soit réduite ».

**e) Respect des valeurs limites des émissions dans l'usage quotidien selon les paramètres du nouveau cycle de conduite européen**

[112] L'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 impose aux constructeurs d'équiper 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. L'interprétation selon le sens littéral, selon la genèse du règlement et selon son objet et sa finalité a montré que par « utilisation normale » il faut entendre le comportement du véhicule dans son usage quotidien.

[113] Aux termes de l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, du règlement (CE) n° 715/2007, ces obligations comportent le respect des limites d'émission visées à l'annexe I et dans les mesures d'exécution. Il appartient à cet égard à l'auteur du règlement de fixer par des valeurs limites les rapports inversement proportionnels (dits « trade-off ») entre les types d'émission. Le constructeur n'est dès lors pas habilité à régler les émissions de fumée, en installant **[Or. 40]** des recyclages de gaz d'échappement pour différents états de fonctionnement, au détriment de l'une ou l'autre valeur limite. Les valeurs limites définies ne sont pas non plus soumises à un réglage en fonctionnement réel.

<sup>68</sup> [omissis]

[114] Pour assurer néanmoins un équilibre entre les résultats mesurés sur le banc à rouleaux et dans l'usage quotidien, le juge de céans estime qu'il convient de considérer dans l'usage quotidien les paramètres définis dans le nouveau cycle de conduite européen en ce qui concerne la vitesse moyenne de 33,6 km/h et une vitesse maximale de 120 km/h quelles que soient les températures ambiantes qui règnent et quelle que soit la durée du trajet.

### **3. Licéité d'une stratégie de réduction des émissions réglée sur la température**

[115] Ni le règlement (CE) n° 715/2007 ni le règlement (CE) n° 692/2008 ne contient de prescriptions techniques concrètes sur le mode de fonctionnement du système de dépollution des gaz d'échappement. L'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 établit néanmoins une interdiction de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions. La question qui se pose dans ce contexte est de savoir si une stratégie [de traitement] des émissions réglée sur la température, sous la forme d'une « fenêtre de températures », est licite et si celle-ci relève en définitive de l'interdiction du dispositif d'invalidation. C'est l'objet de la question 3-1.

[116] Au cas où la Cour de justice devait estimer licite un recyclage des gaz d'échappement réglé sur la température, la juridiction de renvoi pose la question en interprétation 3-2. Par la question 3-2, le juge de céans veut savoir si un dispositif d'invalidation, qui fonctionne sans interruption en dehors de la fenêtre des températures comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius pour des raisons de protection du moteur, est en définitive licite.

#### **a) Sur la licéité en général d'une fenêtre dite de températures**

[117] Une fenêtre de températures est une technique grâce à laquelle le moteur d'un véhicule est censé être protégé contre la surchauffe ou le surrefroidissement. La fenêtre de températures a une incidence sur la dépollution des gaz d'échappement du fait de la température extérieure. La dépollution des gaz d'échappement ne fonctionne correctement qu'à des températures comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius. Si la température extérieure descend au-dessous de 20 degrés Celsius ou [monte] au-dessus de 30 degrés Celsius, la dépollution des gaz d'échappement est réduite ou complètement désactivée. Cela entraîne alors une nette augmentation des émissions de NOx. **[Or. 41]**

[118] La lecture des dispositions qui ont précédé l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 nous en dit beaucoup sur la question de savoir si une stratégie d'émission réglée sur la température relève en définitive du champ d'application de la notion. Le point 2.16 de l'annexe I [de la directive 70/220/CEE] modifiée par la directive 98/69/CE comporte une définition largement identique du dispositif d'invalidation. Dans l'annexe VII de la [directive 70/220 telle que modifiée par la] directive 98/69/CE, figure au

point 6.1.1 une indication de ce que la législateur de l'Union entendait en 1998 par une stratégie dite anormale de réduction des émissions : d'après ce point, toute stratégie irrationnelle de réduction des émissions qui entraîne une diminution de l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions normales d'utilisation à basses températures et qui n'est pas couverte par l'essai normalisé de contrôle des émissions, pouvait être considérée comme un dispositif d'invalidation (de manipulation (defeat device)). » Le juge de céans estime à ce stade que ce contexte global montre que des stratégies de [traitement] des émissions réglées sur la température étaient en principe interdites bien avant l'adoption du règlement (CE) n° 715/2007 <sup>69</sup>.

[119] Un rapide coup d'œil au règlement (CE) n° 595/2009 atteste également que l'interdiction des dispositifs d'invalidation vaut pour toute stratégie de contournement. Le règlement « frère » inclut lui aussi les véhicules à moteur dont la masse de référence dépasse 2 160 kg. À la lecture du règlement (CE) n° 715/2007 on doit considérer que l'auteur du règlement a mis en place une interdiction générale de dispositifs d'invalidation à l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 et veut exclure tout contournement.

[120] Contrairement à ce qu'en pense la partie défenderesse sur le plan juridique, la réglementation plus récente de l'Union européenne ne reconnaît pas non plus les systèmes dits de contrôle des émissions réglés sur la température. Aux termes de l'annexe IV [point] 2.2.3 du règlement n° 2017/654 <sup>70</sup>, « *Toute stratégie de base de limitation des émissions qui peut faire la distinction entre le fonctionnement du moteur dans le contexte d'un essai de réception UE par type et son fonctionnement dans d'autres [Or. 42] conditions et réduire en conséquence le niveau de limitation des émissions lorsque le moteur ne fonctionne pas dans des conditions principalement incluses dans la procédure de réception UE par type est interdite* ».

**b) Limitation de la dépollution des gaz d'échappement tout au long de l'année**

[121] L'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 établit dans ses points a) à c) trois catégories de dérogations à l'interdiction d'utiliser des dispositifs d'invalidation. L'analyse de la teneur de ces trois points

<sup>69</sup> [omissis].

<sup>70</sup> Règlement délégué (UE) 2017/654 de la Commission du 19 décembre 2016 complétant le règlement (UE) 2016/1628 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions techniques et générales relatives aux limites d'émissions et à la réception par type pour les moteurs à combustion interne destinés aux engins mobiles non routiers

ainsi que des termes anglais et français du règlement et sa genèse montrent que ces trois catégories sont alternatives <sup>71</sup>.

- [122] Aux termes de cette disposition, l'utilisation de dispositifs d'invalidation est autorisée par dérogation « lorsque (...) 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 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 comporte une autre dérogation autorisant un dispositif d'invalidation lorsque celui-ci ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur. Enfin, aux termes de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous c), du règlement (CE) n° 715/2007, l'utilisation d'un dispositif d'invalidation est autorisée lorsque 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.
- [123] Contrairement à l'analyse juridique qu'en fait la partie défenderesse, les dispositions dérogatoires, en particulier les points b) et c) de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007, permettent de déduire que l'intervention d'un dispositif d'invalidation s'inscrit dans un intervalle chronologique étroite : d'une part la phase de démarrage du moteur et d'autre part les conditions du cycle d'essai <sup>72</sup>. **[Or. 43]**
- [124] Les points virgules utilisés dans l'énumération entre chaque dérogation montrent que, dans la volonté du législateur, il doit s'agir d'alternatives égales ou équivalentes.
- [125] L'interprétation de la catégorie sous a), selon laquelle la protection du moteur et de composants peut suffire à passer outre l'interdiction sans limite de temps n'est pas sans soulever d'objection au regard de l'économie du règlement et de la technique réglementaire.
- [126] Lorsque l'on considère l'économie du droit de l'Union en la matière, les conditions des dérogations sont également limitées dans le temps du fait des données à communiquer au titre de l'article 3, point 9), du règlement (CE) n° 692/2008 par rapport à une température ambiante basse. Une fenêtre de températures qui irait au-delà ne peut dès lors pas être licite <sup>73</sup>. D'après le règlement, les constructeurs doivent communiquer des données montrant que le

<sup>71</sup> Tant dans la version anglaise que dans la version française, la troisième catégorie de la deuxième phrase est introduite par un « ou » (« or ») sans qu'il n'y ait eu de changement entre la proposition de règlement déposée et la version finale adoptée ; l'omission du « oder » qui figurait également dans la version allemande initiale (COM (2005) 683 final du 21 décembre 2005) lors de la position du Parlement en première lecture (P6 TA (2006) 0561 du 13 décembre 2006) semble dès lors due à une simple erreur matérielle dans la confection finale de la version allemande.

<sup>72</sup> [omissis]

<sup>73</sup> [omissis]

dispositif de post-traitement des NOx atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficient, c'est-à-dire pour respecter les valeurs limites d'émission, dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7 °C.

[127] Cela veut dire à l'inverse que l'auteur de la règle envisage sans ambiguïté une réduction effective des émissions même à des températures externes basses. Si l'on suivait une autre conception qui ne soit pas limitée dans le temps à la disposition dérogatoire de la protection du moteur et des composants, l'objectif des auteurs du règlement de réduire les émissions de manière absolue et d'améliorer la qualité de l'air ne serait pas réalisé. Ces objectifs sont inscrits dans le considérant 1 ainsi que dans les considérants 4 à 7 du règlement n° 715/2007.

[128] Si l'on dresse à titre d'exemple les températures moyennes annuelles [produites par] la partie demanderesse, on constate que la réduction du recyclage des gaz d'échappement et donc l'effet sur le système de contrôle des émissions constituent la règle et non pas l'exception dans le fonctionnement du véhicule litigieux : [Or. 44]

| Lieu/ températures   | janvier | février | mars | avril | mai  | juin | juillet | août | septembre | octobre | novembre | décembre |
|----------------------|---------|---------|------|-------|------|------|---------|------|-----------|---------|----------|----------|
| Commune de Winnenden | 0,1     | 1,6     | 5,3  | 9,3   | 13,4 | 16,7 | 18,2    | 17,7 | 14,9      | 10,0    | 4,6      | 1,5      |

#### 4. Le « besoin du dispositif » visé à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007

[129] L'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 établit des dérogations à l'interdiction stricte d'utilisation de dispositifs d'invalidation. Dans la détermination de la portée de cette règle, il importe de relever tout particulièrement que, aux termes mêmes de la disposition, la dérogation en faveur du dispositif d'invalidation justifiée par la protection du moteur ou le fonctionnement en toute sécurité du véhicule ne peut jouer que si celui-ci est nécessaire aux objectifs techniques énoncés.

[130] L'auteur du règlement est dès lors manifestement conscient de la règle correspondante figurant au point 2.16, deuxième phrase, du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU dans la version en vigueur au moment de l'adoption du règlement n° (CE) n° 715/2007, dans lequel, pour lever l'interdiction d'un dispositif d'invalidation, il est considéré comme suffisant que « la nécessité de ce dispositif [soit] justifiée pour protéger le moteur contre des dommages ou accidents et pour assurer la sécurité de fonctionnement du véhicule ». Par rapport à ce libellé du règlement n° 83 considérant uniquement une justification donnée, l'auteur du règlement n° 83 a choisi avec la notion de « besoin » un critère plus strict, objectif, à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase<sup>74</sup>.

<sup>74</sup> [omissis]

[131] Dans les publications de science mécanique<sup>75</sup>, à l'appui de la nécessité d'un dispositif d'invalidation on évoque en particulier la défaillance de la pièce pendant une manœuvre de dépassement : si la vanne de recyclage des gaz d'échappement ne se ferme plus, il se trouve que tous les gaz d'échappement ne passent pas dans la turbine du turbocompresseur ce qui retarde nettement la compression de l'air d'admission. Une vanne de recyclage des gaz d'échappement qui ne se referme plus correctement se traduit par une réduction brutale très nette de la capacité d'accélération du véhicule ce qui est jugé grave et touchant à la sécurité et doit être absolument évité. Cette conception des ingénieurs, qui part de l'idée que la pièce ne peut pas résister sur la durée totale de 160 000 kilomètres [Or. 45] et considère dès lors qu'une « fenêtre de températures » est nécessaire, perd de vue qu'il appartient au constructeur de prendre d'autres mesures lorsque la conception de la ligne des moteurs peut causer, en cas d'encrassement, une panne du moteur dans des manœuvres de dépassement.

**a) Le « besoin du dispositif » visé**

[132] La question qui se pose au juge de céans est de savoir si le critère du besoin du dispositif figurant à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 doit se déterminer concrètement-individuellement ou abstraitement-normativement, et quel est alors, dans ce dernier cas, la norme techniquement disponible qu'il faut appliquer. C'est l'objet de la question préjudicielle 4-1.

[133] Si l'on recourt à un critère concret individuel, il pourrait suffire pour retenir le besoin que, dans le cadre d'une analyse purement technique concrète individuelle isolée du moteur en fonctionnement d'un véhicule, se présente une situation qui requière dans ce cas l'intervention du dispositif d'invalidation. Le constructeur des véhicules pourrait invoquer concrètement individuellement les conditions de la dérogation en fonction du modèle de véhicule et de la configuration du moteur. En fonction du stade d'évolution de l'ensemble du moteur concerné, un moteur plus ancien pourrait remplir nettement plus vite les conditions de la dérogation que par exemple un moteur plus performant.

[134] Si l'on recourt à un critère abstrait-normatif, il ne suffirait en revanche pas que des situations techniques en définitive individuelles se présentent, requérant le dispositif d'invalidation pour la protection du moteur ou le fonctionnement en toute sécurité du véhicule, mais il faudrait en plus, au vu des raisons pour lesquelles cette situation technique s'est présentée, que celles-ci se produisent nécessairement, c'est-à-dire qu'elles soient généralement inévitables.

[135] Tant le principe de l'effet utile que les considérants 1 et 5 du règlement (CE) n° 715/2007 militent en faveur de ce critère strict objectif. L'objectif du règlement est de garantir un haut niveau de protection de l'environnement. La

<sup>75</sup> [omissis]

réalisation de cet objectif requiert des efforts constants pour faire baisser les émissions des véhicules à moteur. **[Or. 46]**

[136] Ce n'est qu'en utilisant un critère objectif pour déterminer le besoin d'un dispositif d'invalidation, que l'on garantit la concurrence entre les constructeurs. Le juge de céans estime qu'il ne semble pas y avoir de besoin d'un dispositif d'invalidation du seul fait qu'un constructeur choisisse une configuration d'un traitement des gaz d'échappement qui a particulièrement besoin d'une protection. Conformément au caractère dérogatoire du régime, le besoin de mettre en place des dispositifs d'invalidation ne sera retenu que lorsque la protection du moteur contre des dégâts ou un accident et le fonctionnement en toute sécurité du véhicule ne peuvent être garantis même en utilisant la technologie de pointe disponible à la date d'obtention de la réception du modèle de véhicule en cause.<sup>76</sup> En effet, seule la plus grande réduction possible des émissions répond aux objectifs du règlement. Comme critère d'interprétation pour déterminer le standard technique applicable, on peut recourir à la notion bien connue de l'acquis communautaire de « meilleures techniques disponibles »<sup>77</sup>.

**b) Besoin d'un dispositif de dépollution des gaz d'échappement réglé sur la température**

[137] Au cas où la Cour donnerait une réponse négative à la première question, la question qui se pose alors est de savoir jusqu'à quel point le dispositif

<sup>76</sup> Voir également [demande de décision préjudicielle du] LG Frankenthal [dans l'affaire C-685/19], point 24.

<sup>77</sup> Voir la définition de cette notion à l'article 3, point 10), de la directive 2010/75/UE du Parlement européen et du Conseil du 24 novembre 2010 relative aux émissions industrielles (JO 2010, L 334, p. /17). Conformément à cette disposition, la notion de « meilleures techniques disponibles » désigne le stade de développement le plus efficace et avancé des activités et de leurs modes d'exploitation, démontrant l'aptitude pratique de techniques particulières à constituer la base des valeurs limites d'émission et d'autres conditions d'autorisation visant à éviter et, lorsque cela s'avère impossible, à réduire les émissions et l'impact sur l'environnement dans son ensemble :

- a) Par « techniques », on entend aussi bien les techniques employées que la manière dont l'installation est conçue, construite, entretenue, exploitée et mise à l'arrêt ;
- b) Par « disponibles », on entend les techniques mises au point sur une échelle permettant de les appliquer dans le contexte du secteur industriel concerné, dans des conditions économiquement et techniquement viables, en prenant en considération les coûts et les avantages, que ces techniques soient utilisées ou produites ou non sur le territoire de l'État membre intéressé, pour autant que l'exploitant concerné puisse y avoir accès dans des conditions raisonnables,
- c) Par « meilleures », on entend les techniques les plus efficaces pour atteindre un niveau général élevé de protection de l'environnement dans son ensemble ;

d'invalidation peut limiter la dépollution des gaz d'échappement [**Or. 47**] pour rester dans le cadre de la notion de « besoin »<sup>78</sup>.

[138] Dans la mesure où l'intervention dans la dépollution des gaz d'échappement peut être réglée sur la température (extérieure), on influencera sérieusement le degré de performance de la dépollution des gaz en jouant sur la température minimale pour activer ou désactiver le recyclage des gaz d'échappement. Si le recyclage des gaz d'échappement est réduit dans la plage des températures extérieures à un chiffre ou totalement désactivée dans les températures sous zéro, il convient que la Cour interprète plus avant la notion de « besoin » compte tenu des températures annuelles régnant en Allemagne et en Europe<sup>79</sup>

### 5. La notion de « dégâts »

[139] La notion de dégâts figurant dans les éléments constitutifs de la dérogation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du [règlement] (CE) n° 715/2007 n'est pas définie plus avant dans le règlement. La question justifiée qui se pose à cet égard est de savoir si l'utilisation de dispositifs d'invalidation [peut] toujours être justifiée au titre de la protection du moteur lorsque le constructeur du véhicule montre clairement que, en l'absence de ce dispositif, le moteur risque de subir un dégât même mineur<sup>80</sup>. La question qui se pose à cet égard est de savoir si des pièces d'usure comme par exemple une vanne de recyclage des gaz d'échappement (valant entre 40 et 200 euros) participent de la notion de dégâts.

[140] Une telle interprétation ne méconnaît pas seulement l'objectif [omissis] du règlement mais également le fait que les notions du règlement doivent être interprétées de manière autonome et non pas sous l'angle du droit national. Il incombe à cet égard à la chambre de céans de définir de manière autonome les notions des éléments constitutifs sous l'angle du législateur européen ou de solliciter l'interprétation de la Cour. Dans l'interprétation, la chambre de céans peut ne pas se contenter de se référer à la seule version authentique en langue allemande mais doit viser différentes versions linguistiques. Une comparaison des versions allemande, italienne [**Or. 48**] et tchèque montre que les termes « Beschädigung », « danni » ainsi que « poškození » y sont employés de manière uniforme. La lecture de la version en langue française pourrait néanmoins faire douter que, en choisissant le terme « Beschädigung », le législateur ait voulu se démarquer du terme « Schaden ». Dans la version en langue française le terme « dégâts » a été délibérément choisi. D'après le Larousse, on entend généralement

<sup>78</sup> Voir sur la même question préjudicielle [demande de décision préjudicielle du] LG Frankenthal [dans l'affaire C-685/19].

<sup>79</sup> Voir le tableau au point 127 de la présente décision.

<sup>80</sup> [omissis]

par là : « désordre profond, dommage important causé par quelqu'un ou par quelque chose ».

[141] Cela montre que, d'après la version en langue française, l'élément constitutif requiert bel et bien la protection du moteur contre un « Schaden » et que l'élément constitutif ne se limite pas à la protection contre un « Beschädigung » nettement moins grave. Si l'on suit cette interprétation stricte, un constructeur automobile qui utilise une fenêtre de températures ne peut pas invoquer la protection du composant en raison du seul risque d'encrassement. En effet, la question de savoir à partir de quand et de quel degré on peut considérer qu'il y a aggravation du risque de condensation et donc d'encrassement, dépend fort d'un type de véhicule à un autre. Les différences entre les types de véhicules consistent en particulier en la différence de matériaux et en la structure. La question justifiée qui se pose à cet égard est de savoir si le risque d'encrassement ne peut pas être diminué en agissant sur les matériaux et la structure du véhicule ou en modifiant le calibrage du recyclage des gaz d'échappement ou en programmant de manière ciblée le refroidissement EGR, sans que cela ne doive nécessairement conduire à pouvoir activer de manière seulement limitée le recyclage des gaz d'échappement <sup>81</sup>.

[142] En l'absence de risque d'encrassement à des températures ambiantes comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius, on doute sérieusement de la nécessité technique et de la licéité du dispositif d'invalidation qu'est la « fenêtre de températures ». En effet, à des températures extérieures inférieures à 20 degrés Celsius le constructeur doit assurer que l'air comprimé et réchauffé dans le turbocompresseur ne soit pas refroidi par le refroidisseur d'air d'admission au-dessous de la plage de températures de 20 degrés à 30 degrés Celsius. On évite ainsi précisément la formation de dépôts et de suie entre l'air frais d'admission et les gaz d'échappement recyclés. [Or. 49]

[143] Structurellement, on y parvient en ne refroidissant pas à nouveau complètement, mais seulement partiellement, dans le refroidisseur d'air d'admission la masse d'air comprimé et réchauffé dans le turbocompresseur. La partie de la masse d'air non refroidi devrait être reconduite après le refroidisseur d'air d'admission à travers une solution dite bypass pour que le gaz refroidi reconduit atteigne toujours la zone optimale des températures comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius grâce à une sonde de température. [omissis] Le phénomène d'encrassement décrit par la partie défenderesse ne se produirait alors pas entre les gaz d'échappement trop chauds recyclés et l'air d'admission frais reconduit après passage par le refroidisseur d'air d'admission.

[144] [omissis] <sup>82</sup>

<sup>81</sup> [omissis]

<sup>82</sup> [omissis]

[145] Le tribunal ne doit pas rechercher plus avant si la masse d'air détournée du refroidisseur d'air d'admission doit être encore énergétiquement réchauffée ou si la masse d'air non refroidi amenée vers le refroidisseur d'air d'admission suffit, afin que le mélange d'air issu du refroidisseur d'air d'admission et du Bypass atteigne une température ambiante de 20 degrés à 30 degrés Celsius. La charge de l'allégation et de la preuve ne pèse que sur **[Or. 50]** le constructeur pour établir l'application de la dérogation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007.

## 6. Effets juridiques et sanctions des manquements au droit de l'Union

[146] Par ses dernières questions 6-1 à 6-5, le juge de céans demande de répondre à des question d'interprétation sur les effets juridiques et les sanctions des manquements retenus en définitive au règlement (CE) n° 715/2007.

### a) La protection individuelle requise par l'article 823, paragraphe 2, du BGB et la possibilité de baisser la protection individuelle requise <sup>83</sup>

[147] Le juge de céans incline à penser qu'un manquement à l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007 touche à une protection individuelle. D'après le considérant 17 du règlement, les consommateurs doivent recevoir une information objective et précise sur la consommation de carburant et les émissions de dioxyde de carbone. Il en va de même des données sur les émissions de dioxydes d'azote. Toute décision d'achat procède dans chaque cas particulier de ces paramètres à caractère patrimonial et environnemental.

[148] Même si l'article 4, paragraphe 1, deuxième alinéa, l'article 4, paragraphe 2, deuxième alinéa, ainsi que l'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ne devraient pas viser directement le patrimoine de l'acquéreur du véhicule, le juge de céans déduit des arrêts Janecek <sup>84</sup> et Muñoz <sup>85</sup> que les conditions rigoureuses fixées par la jurisprudence des plus hautes instances juridictionnelles pour retenir un caractère protecteur individuel déterminant le droit d'agir au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB doivent être alignées à la baisse sur le critère du « [requérant directement et individuellement] concerné » dégagé par la Cour de justice <sup>86</sup>.

[149] Les États membres ne prennent en effet en compte l'effet utile de textes de droit de l'Union qu'en mettant en place un mécanisme de sanction dont **[Or. 51]**

<sup>83</sup> Questions préjudicielles 6-1 et 6-2.

<sup>84</sup> Arrêt du 25 juillet 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, point 42.

<sup>85</sup> Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, points 29 à 31.

<sup>86</sup> Question préjudicielle 6-2.

la vigueur ne dépend pas de la réaction d'une autorité, en l'espèce du KBA, aux manquements à la règle, mais que les opérateurs du marché, en l'espèce les acquéreurs des véhicules, peuvent activer eux-mêmes en saisissant les tribunaux civils<sup>87</sup>. Les instruments de sanction privés que le droit de l'Union impose ne dépendent ainsi pas de l'efficacité des mécanismes administratifs de sauvegarde que les États membres ont établis à l'égard de la réglementation de l'Union méconnue. Il ne s'agit précisément pas de savoir si le KBA réagit à des manquements à la règle<sup>88</sup> et couvre ceux-ci. Au contraire, dans l'esprit du juge de céans, les consommateurs, en tant qu'opérateurs du marché, doivent pouvoir aussi faire valoir avec succès devant les tribunaux civils les règles de l'Union fondant leur qualité à agir.

#### b) Imputation de l'utilisation

[150] Par ses questions 6-3 a) à d), le juge de céans souhaite savoir comment la notion de mesures « efficaces, proportionnées et dissuasives » au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 doit s'interpréter plus exactement. Ces questions sont d'une importance capitale pour apprécier l'étendue de l'intervention de l'assureur protection juridique car en dépend la question de savoir si la partie demanderesse peut réclamer au constructeur le remboursement du prix de vente majoré d'intérêts et dans son intégralité ou amputé des avantages tirés de l'utilisation du véhicule.

[151] La chambre de céans estime que la prise en compte de la possibilité effective d'utilisation du véhicule dans la détermination du préjudice peut répondre aux principes de la bonne foi. La Cour de justice européenne a néanmoins précisé dans l'affaire [C-404/06, Quelle] que en tout cas la directive relative aux biens de consommation s'oppose à une réglementation nationale qui permet au vendeur, dans l'hypothèse où il a vendu un bien de consommation affecté d'un défaut de conformité, d'exiger du consommateur une indemnité pour l'usage du bien non conforme jusqu'à son remplacement par un nouveau bien. Pour ne pas ruiner de manière analogue les objectifs et finalités du règlement (CE) n° 715/2007, il convient de préciser si ce règlement n'exclut pas d'amputer ou de diminuer le préjudice régulièrement subi par le propriétaire du véhicule de la faculté effective d'utiliser le véhicule<sup>89</sup> [Or. 52] ou si en admettant une telle imputation des avantages tirés de l'utilisation du véhicule qui amputerait ou diminuerait le préjudice, la mesure peut rester suffisamment dissuasive au regard du niveau de protection du règlement. La chambre de céans ne sollicite pas là une interprétation des dispositions nationales mais au contraire une interprétation de la notion de mesures du point de vue du principe dit du seuil de protection dicté par l'effet utile pour ne pas rendre vain le dispositif de sanction du règlement.

<sup>87</sup> Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, point 30.

<sup>88</sup> [omissis]

<sup>89</sup> [omissis]

[152] À cet égard la problématique devient en l'espèce particulièrement claire du fait que le constructeur du véhicule a contraint économiquement lui-même l'acquéreur pendant un long moment après qu'il a refusé une première demande sérieuse de reprise, à continuer d'utiliser le véhicule non conforme au règlement dès lors que pour acquérir un véhicule de remplacement l'acquéreur aura été régulièrement contraint économiquement d'annuler préalablement l'achat du véhicule non conforme au règlement. Du fait du refus de reprendre le véhicule, l'acquéreur est en réalité contraint tout d'abord de faire intervenir son assureur protection juridique et d'obtenir ensuite contre le constructeur un jugement d'annulation de la vente généralement au terme de plusieurs instances. La durée de la procédure requise à cet effet – en particulier face à un déni délibéré des droits à indemnisation comme dans le cas de VW AG – n'atteint pas rarement l'étendue de l'utilisation totale économiquement attendue du véhicule non conforme au règlement. L'auteur du dommage est néanmoins exonéré de manière inéquitable lorsqu'il contraint économiquement l'acquéreur à continuer à se servir du véhicule non conforme au règlement en le forçant délibérément à agir en justice et peut dans le même temps invoquer l'utilisation faite durant ce temps en sorte que les dommages-intérêts encore dus au moment de la première demande sérieuse de reprise sont amputés en totalité ou en partie de l'utilisation non voulue du véhicule jusqu'à ce qu'ils puissent être récupérés par voie d'exécution.

[153] La question 6-3 b) vise à préciser si l'effet utile du règlement (CE) commande, à tout le moins en cas de préjudice volontaire et contraire aux bonnes mœurs, d'exclure à titre de mesure dissuasive une imputation de l'avantage<sup>90</sup> ou si c'est [Or. 53] à cet égard la qualité du manquement à l'obligation – volontaire ou involontaire – qui est déterminante à tout le moins pour les mesures à prendre au sens de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007.

[154] Par sa troisième question 6-3 c), le juge de céans veut préciser si la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » requiert du point de vue du principe du seuil de protection dicté par l'effet utile que le constructeur doive également compenser la jouissance du capital perçu, le prix de vente du véhicule litigieux, c'est-à-dire servir un intérêt en cas d'annulation.

[155] Par sa question 6-3 d), la chambre de céans veut préciser si la notion de mesure « efficace, proportionnée et dissuasive » ne requiert pas du point de vue du principe du seuil de protection dicté par l'effet utile que l'auteur du dommage ne puisse plus se prévaloir d'une compensation de l'utilisation, au plus tard à partir de la première demande sérieuse faite par le consommateur de reprendre le véhicule.

<sup>90</sup> [omissis]

**b) Protection individuelle en tant qu’objectif de la directive 2007/46/CE**

[156] Les destinataires d’une directive sont certes les seuls États membres et non pas les citoyens mêmes. En l’espèce, nous laissons de côté la question de savoir si la directive produit également un effet dit horizontal entre les particuliers. [Dans les arrêts] Marshall I<sup>91</sup> et Faccini Dori<sup>92</sup> la Cour a rejeté une nouvelle fois un effet direct à charge de particuliers. Aucun droit ne pourrait dès lors être tiré directement de la directive 2007/46/CE au bénéfice des acquéreurs des véhicules.

[157] Par sa question 6-4, le juge de céans veut préciser si le certificat de conformité doit se voir néanmoins reconnaître un caractère protecteur individuel. Cette protection pourrait ressortir de la description de la fonction du certificat de conformité qui est donnée en tête du règlement (CE) n° 385/2009<sup>93</sup>. Cette description de la fonction atteste le double **[Or. 54]** objectif du certificat de conformité. À cet égard, la finalité consistant à permettre aux autorités de chaque pays de délivrer aisément une autorisation de mise en service pour un véhicule fabriqué en série n’apparaît que dans un deuxième temps. Vient avant elle la protection de l’acquéreur d’un véhicule auquel le constructeur du véhicule assure, par le certificat, que le véhicule a été construit conformément à la législation en vigueur dans la Communauté :

*« Le certificat de conformité constitue une déclaration délivrée par le constructeur du véhicule à l’acheteur en vue de garantir à celui-ci que le véhicule qu’il a acquis est conforme à la législation en vigueur dans l’Union européenne au moment de sa production. »*

*Le certificat de conformité permet également aux autorités compétentes des États membres d’immatriculer des véhicules sans exiger du demandeur qu’il fournisse. »*

[158] Les versions linguistiques romanes montrent plus nettement le caractère de déclaration de garantie dans le passage de la première phrase<sup>94</sup>. Il y est précisé en plus que le certificat est une déclaration du constructeur du véhicule qui est délivrée directement à l’acquéreur. Sa teneur est déterminée non pas par le verbe « assurer » (versichern) mais par la notion de « garantir » (« garantieren », « garantire », « garantizar »). La version en langue anglaise utilise le verbe « to assure » qui correspond à l’allemand « versichern » mais souligne également que la déclaration se fait envers l’acheteur (« to the buyer »). Le règlement (CE)

<sup>91</sup> Arrêt du 26 février 1986, Marshall, 152/84, EU:C:1986:84, point 24.

<sup>92</sup> Arrêt du 14 juillet 1994, Faccini Dori, C-91/92, EU:C:1994:292, points 24 et suivants.

<sup>93</sup> Règlement (CE) n° 385/2009 de la Commission du 7 mai 2009 remplaçant l’annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO 2009, L 118, p. 13).

<sup>94</sup> [omissis]

n° 385/2009 exprime également, dans son considérant 2, cette orientation envers un bénéficiaire déterminé, quand il dit que le certificat de conformité « doit être délivré » en tant que déclaration officielle.

[159] Même si l'on ne partage pas la conclusion tirée sur le caractère protecteur individuel, le droit d'immatriculation uniformisé au plan européen établit des règles de l'Union qui ont vocation à réglementer le marché. En effet, les règles de réception des véhicules établies par la directive 2007/46/CE visent précisément à établir un niveau élevé de sécurité et de protection de l'environnement. La méconnaissance de ces dispositions réglementant le marché pourrait commander, pour des raisons d'effet utile, d'accorder à l'intéressé un mécanisme de sanction autonome par la voie du droit privé. [Or. 55]

**c) Effet de sanction du règlement (CE) n° 715/2007 et de la directive 2007/46/CE**

[160] La dernière question 6-5 de la demande de décision préjudicielle est une question centrale de la procédure au principal, [et vise à savoir] dans quelle mesure l'effet de sanction du règlement (CE) n° 715/2007, et l'objectif et l'intention de la directive 2007/46/CE commandent de ne pas imputer à l'acquéreur du véhicule dans le cadre de droits à indemnisation nationaux une indemnité pour usage du véhicule.

[161] aa) Aux termes de l'article 13, paragraphe 1, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007, les sanctions prévues doivent être efficaces, proportionnées et dissuasives. Dans son arrêt de principe Commission/Grèce<sup>95</sup>, la Cour a laissé aux États membres le choix des instruments de sanction. Il semble qu'un État membre puisse satisfaire au principe d'effectivité lorsque le droit de l'Union est effectivement mis en œuvre par de seules mesures administratives, en l'espèce par le KBA.

[162] Ainsi que la chambre de céans l'a déjà exposé plus haut, il ne faut pas nécessairement que les règles de droit de l'Union méconnues soient individuellement protectrices pour pouvoir faire valoir des droits à indemnisation tirés de l'article 823, paragraphe 2, du BGB. Au contraire, le principe d'effectivité commande de pouvoir faire valoir en droit privé le droit de l'Union directement applicable ainsi que la législation nationale de transposition quelle que soit l'effectivité des mesures administratives de mise en œuvre établies par les États membres à l'égard de la réglementation de l'Union à sanctionner. Dans l'affaire Muñoz déjà citée, la Cour de justice a indiqué que « la pleine efficacité de la réglementation en matière de normes de qualité implique[] que le respect de cette obligation puisse être assuré dans le cadre d'un procès civil »<sup>96</sup>.

<sup>95</sup> Arrêt du 21 septembre 1989, Commission/Grèce, 68/88, EU:C:1989:339

<sup>96</sup> Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, point 30.

- [163] Aux yeux du juge de céans, les valeurs limites d'émission sont des facteurs environnementaux à valeur ajoutée. De nombreux acquéreurs de véhicules sont prêts à investir davantage de capital pour contribuer ainsi *personnellement* à la protection de [Or. 56] l'environnement. Le caractère bénéfique à l'environnement est de ce fait une caractéristique objective de qualité qui touche également la catégorie des personnes concernées <sup>97</sup>.
- [164] Les droits à indemnisation que les parties demanderesses feront valoir seront lettres mortes et, en fait, sans valeur si les acquéreurs des véhicules doivent se voir imputer les avantages tirés de l'usage des véhicules en raison de la durée croissante de la procédure. En cas de méconnaissance délibérée de facteurs à valeur ajoutée, en l'espèce des valeurs limites d'émission, le droit à indemnisation risque de perdre sa fonction préventive de régulation en cas d'imputation de l'avantage. Le constructeur répondant de sa tromperie parviendrait finalement, dans le calcul de l'indemnisation, à réaliser le bénéfice sur la vente du produit en cause. L'absence d'imputation d'un avantage ne doit pas seulement dissuader de commettre à l'avenir une faute engageant la responsabilité mais aussi supprimer les incitations visibles au report délibéré d'une prestation à l'égard d'actes illicites commis <sup>98</sup>.
- [165] Aux yeux du juge de céans, le caractère dissuasif des mesures commande de permettre aux particuliers de faire respecter eux-mêmes la norme de comportement sur le marché de l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 et de renoncer à une indemnisation au titre de l'usage du véhicule qui « effacerait » le droit à indemnisation national <sup>99</sup>.
- [166] bb) Aux termes également de l'article 46, deuxième phrase, de la directive 2007/46/CE, les sanctions doivent être être effectives, proportionnées et dissuasives.
- [167] L'installation d'un dispositif d'invalidation interdit dans des véhicules n'entraîne pas seulement la perte de la réception par type, mais a aussi pour effet que les véhicules ne disposent pas d'un certificat de conformité en cours de validité <sup>100</sup>. Lorsque les mentions du certificat de conformité divergent de celles faites [Or. 57] dans le dossier constructeur déposé à l'appui de la demande de réception, par exemple l'absence de mention du dispositif d'invalidation, le certificat de conformité n'est pas valide. Le véhicule ne peut être vendu que s'il possède un certificat de conformité en cours de validité. C'est en cela que la

<sup>97</sup> [omissis]

<sup>98</sup> [omissis]

<sup>99</sup> D'après le projet de cadre commun de référence (Code civil européen), l'imputation d'un avantage se fait également sous réserve de justification.

<sup>100</sup> [omissis]

directive 2007/46/CE et la description de fonction du certificat de conformité au regard du règlement (CE) n° 385/2009 visent à protéger l'acheteur.

[168] Dans la question de savoir si l'acquéreur d'un véhicule sans certificat de conformité en cours de validité doit voir imputer sur ses prétentions à indemnisation envers le constructeur les avantages tirés de l'usage du véhicule, il convient de prendre en compte le principe d'évaluation contenu dans la directive 1999/44/CE sur la vente des biens de consommation<sup>101</sup> qui peut être généralisé. Dans l'arrêt *Quelle*<sup>102</sup>, la Cour a décidé que l'article 3 de la directive sur la vente des biens de consommation s'oppose à une réglementation nationale qui permet au vendeur, dans l'hypothèse où il a vendu un bien de consommation affecté d'un défaut de conformité, d'exiger du consommateur la [contrevaleur] pour l'usage du bien non conforme jusqu'à son remplacement par un nouveau bien.

[169] On peut certes objecter à la transposition de cette approche au présent contexte que la directive 2007/46/CE ne [comporte] pas de règle concrète sur les conséquences, comparable à celle que la directive sur la vente des biens de consommation comporte en son article 3, paragraphe 3, avec son dispositif d'exécution différée en nature. Le principe des sanctions dissuasives commande cependant de reconnaître une responsabilité en droit national, dont l'efficacité se trouve compromise du fait que les prétentions à indemnisation soient rendues « sans valeur » par une indemnisation au titre de l'usage du bien, en raison de la durée de la procédure et en raison du report délibéré d'une prestation par le constructeur à l'égard de l'acte illicite commis.

[170] Le principe de non-discrimination pourrait l'inciter à ne pas défavoriser les acquéreurs de véhicules qui ne peuvent plus agir au titre du contrat de vente mais [Or. 58] ne peuvent plus solliciter que la mise à néant du contrat de vente sur le fondement de la responsabilité délictuelle par rapport aux acquéreurs qui peuvent encore agir en manquement au titre du contrat de vente sans devoir verser une indemnisation pour l'usage du bien.

[171] Ce dernier point de vue commande dès lors de ne pas imputer un avantage en cas de manquement voulu à l'article 18, paragraphe 1, et à l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE. Sur ce point, il incombe également aux États membres en vertu de l'article 4, paragraphe 3, TUE de prévoir des sanctions efficaces, proportionnées et dissuasives pour les [infractions au] droit de l'Union.

#### **IV. Pertinence de la décision préjudicielle dans la procédure au principal**

[172] Le bénéfice de la protection juridique dans la procédure au principal dépend de la licéité d'une « fenêtre de températures » et de l'effet de sanction des

<sup>101</sup> 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).

<sup>102</sup> Arrêt du 17 avril 2018, *Quelle*, C-404/06, ECLI:EU:C:2008:231, points 34 et suivants.

normes UE. La chambre de céans ne perd pas de vue à cet égard qu'il suffit pour faire droit à une demande de protection juridique qu'il y ait à tout le moins une grande probabilité égale que l'issue du litige soit positive ou négative. La grande majorité des juridictions supérieures<sup>103</sup> récusant un droit d'agir au titre d'un préjudice contraire aux bonnes mœurs sans avoir cependant posé à ce jour à la Cour de justice européenne au titre de l'article 267 TFUE les questions utiles ici à la solution du litige en interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 et sur l'effet protecteur à l'égard des tiers de la directive 2007/46/CE, on ne saurait se prononcer définitivement sur les chances de succès de l'action qu'après avoir saisi la Cour de justice européenne.

[173] Les questions posées sont utiles à la solution du litige ; la pertinence des questions posées s'échelonne comme suit selon les thèmes en cascade [omissis].

- Les questions relèvent-elles du champ d'application de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 ?
- Que doit-on entendre par utilisation normale au sens de l'article 5, paragraphe 1, [du règlement] (CE) n° 715/2007 ?
- Une stratégie de réduction des émissions réglée sur la température est-elle licite ? **[Or. 59]**
- Une stratégie de réduction des émissions réglée sur la température est-elle nécessaire pour des raisons de protection du moteur ?
- Quels sont les dégâts visés par cet élément constitutif de la dérogation prévue à l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007 ? et enfin,
- Quels effets produisent les infractions au droit de l'Union sur les droits de la partie demanderesse concernée [?]

[174] En fonction des réponses aux questions 1-1 à 1-3, on saura si un recyclage des gaz d'échappement interne au moteur et le logiciel de programmation relèvent bel et bien de la définition que donne de la notion l'article 3, point 10), [du règlement] (CE) n° 715/2007. Si elles ne relèvent pas du champ d'application, l'action contre la défenderesse peut alors être rejetée à ce stade, faute de pouvoir agir contre le constructeur du moteur litigieux en raison de l'utilisation d'une fenêtre de températures.

[175] Si la Cour de justice répond aux questions préjudicielles 1-1 à 1-3 consacrées au dispositif d'invalidation dans le sens du juge de céans, c'est alors l'interprétation de la notion d'« utilisation normale » qui sera décisive. Si l'on entend par utilisation normale les conditions de conduite dans le nouveau cycle européen de conduite, alors les valeurs limites ne doivent être respectées que

<sup>103</sup> [omissis]

dans les conditions d'essai. Si, contrairement à l'appréciation portée par le juge de céans sur la question 2-1, la Cour de justice y donne une réponse affirmative, la demande visant à bénéficier de la protection juridique peut alors être rejetée à ce stade faute pour l'assuré de pouvoir agir en responsabilité délictuelle contre le constructeur si le véhicule dépasse les valeurs-limites en fonctionnement réel.

[176] Si, en revanche, la Cour de justice donne une réponse négative à la question 2-1 et fait ainsi sienne l'interprétation provisoire du juge de céans, les valeurs limites fixées à l'annexe I du règlement doivent également être respectées dans l'usage quotidien du véhicule (question préjudicielle 2-2). Les questions préjudicielles 2-3 et 2-4 visent à concrétiser la notion d'« utilisation normale ».

[177] Même si les questions 1 et 2 reçoivent une réponse allant dans le sens du juge de céans, le rejet de l'action dans la procédure au principal dépend encore des questions préjudicielles 3-1 et 3-2. Si la Cour de justice estime licite un recyclage des gaz d'échappement réglé sur la température sans la moindre restriction dans le temps à l'égard de son activité et de son [in]activité, la procédure peut être close à ce stade par une décision en faveur de la partie défenderesse et l'action rejetée faute pour la partie demanderesse de pouvoir agir en responsabilité délictuelle contre le constructeur du moteur litigieux. **[Or. 60]** La question 3-2 ne se pose que si la Cour de justice estime licite un recyclage des gaz d'échappement réglé sur la température et donne une réponse négative à la question préjudicielle précédente.

[178] Si la Cour de justice conclut qu'une stratégie de réduction des émissions réglée sur la température, sous la forme d'un recyclage des gaz d'échappement, est interdite, l'action peut alors être rejetée à ce stade dans la procédure au principal si la partie défenderesse peut invoquer avec succès l'élément constitutif de la dérogation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007.

[179] Enfin, le rejet de l'action dépend en partie ou totalement de la question de savoir si le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE revêtent un caractère protecteur individuel et, en cas de réponse négative à cette question, si les acquéreurs de véhicules peuvent faire valoir eux-mêmes le droit de l'Union réglementant un marché. En cas de réponse affirmative à cette dernière question, se pose alors la dernière question de l'imputation d'un avantage tiré de l'usage du véhicule et de la créance d'intérêts sur le prix de vente. Ces questions préjudicielles sont pertinentes pour apprécier l'étendue de la protection juridique

## **V. [omissis] [sur la procédure nationale et l'habilitation à adresser une demande de décision préjudicielle].**

[omissis] <sup>104 105 106 107 108</sup> **[Or. 61]**

<sup>104</sup> [omissis]

[signature]

DOCUMENT DE TRAVAIL

105 [omissis]

106 [omissis]

107 [omissis]

108 [omissis]