

Version anonymisée

Traduction

C-685/19 – 1

Affaire C-685/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

17 septembre 2019

Juridiction de renvoi :

Landgericht Frankenthal (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

2 septembre 2019

Partie requérante :

OK

Partie défenderesse :

Daimler AG

[OMISSIS]

Landgericht Frankenthal (Pfalz)

[tribunal régional de Frankenthal (Palatinat), Allemagne]

Ordonnance

Dans le litige opposant

OK, [OMISSIS] Ludwigshafen am Rhein

– partie requérante –

[OMISSIS]

à

Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart

– partie défenderesse –

[OMISSIS]

ayant pour objet une demande de dommages et intérêts

[La formation de jugement], constituée par [nom du juge qui a rendu l'ordonnance] a, le 2 septembre 2019, sur la base de l'audience du même jour, ainsi statué :

- I. [OMISSIS] [Aspects procéduraux]
- II. Les questions suivantes sont posées à la Cour de justice de l'Union européenne :

Première question :

L'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1) [Or. 2] doit-il être interprété et appliqué 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 par type du modèle de véhicule en cause ?

Deuxième question, pour le cas où la première question appelle une réponse affirmative :

Des dérogations à l'obligation de principe d'utiliser la technologie de pointe disponible à la date de la réception par type sont-elles licites pour d'autres raisons, telles que le manque d'expérience à long terme ou le fait que les coûts de la technologie de pointe dont les incidences sur le prix de vente sont significatives soient disproportionnés par rapport à d'autres technologies ?

Deuxième question, pour le cas où la première question appelle une réponse négative :

Existe-t-il, même en cas d'utilisation de composants technologiques en principes licites, un dispositif d'invalidation interdit prenant la forme d'une « fenêtre de températures » lorsque les paramètres enregistrés à cet égard dans le système de commande du moteur sont sélectionnés de telle manière que le dispositif d'épuration des gaz d'échappement,

- a) en raison des températures choisies compte tenu des températures habituellement attendues pendant la majeure partie de l'année
- b) en raison d'autres paramètres, dans les régions pertinentes d'Allemagne ou du marché intérieur européen, tels que l'altitude effective du véhicule par rapport au niveau de la mer,

ne soit pas activé ou ne le soit que dans une mesure limitée ? [Or. 3]

Motifs :

La décision est fondée sur l'article 267 TFUE.

A. Objet de la procédure au principal

Le litige opposant les parties porte sur des demandes d'indemnisation en raison de l'acquisition d'un véhicule à moteur. Le 20 octobre 2015, la partie requérante a acquis auprès de la défenderesse, aux fins de son activité commerciale, pour un prix brut de 46 220 euros, un véhicule d'occasion Mercedes Benz C 220 BlueTEC, modèle T, possédant un kilométrage de 10 205 km et ayant été immatriculé pour la première fois le 24 juillet 2015 ; selon la défenderesse, le véhicule répondait aux conditions requises pour figurer dans la classe relative à la norme de pollution « Euro 6 » pour véhicules diesel. La question de savoir si le véhicule satisfait effectivement aux exigences de cette classe fait l'objet d'un différend entre les parties. La partie défenderesse n'a pas accueilli la demande de résolution qui lui a été adressée par la partie requérante par courriers de ses avocats en lui fixant un délai au 14 février 2019.

Le Kraftfahrtbundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne) n'a jusqu'à présent pas ordonné de rappel officiel du véhicule litigieux et des véhicules du même type.

La partie requérante demande la résolution du contrat de vente sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle, sous la forme d'un remboursement du prix d'achat en l'échange, concomitamment, de la remise et du transfert de propriété du véhicule à la partie défenderesse ; elle considère qu'un logiciel de contrôle se trouvant à bord du véhicule et qui intervient, notamment en fonction de la température, dans le dispositif d'épuration des gaz d'échappement et dans l'efficacité de celui-ci, constitue un dispositif d'invalidation interdit au sens du règlement n° 715/2007.

B. Le cadre juridique

La partie requérante demande la résolution du contrat de vente sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle, au titre des articles 826 et 249, paragraphe 1, du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil, Allemagne, ci-après le « BGB »).

L'article 826 du BGB énonce :

Celui qui agissant intentionnellement et contrairement aux bonnes mœurs cause un préjudice à autrui [Or. 4] est obligé envers celui-ci à la réparation du dommage.

L'article 249, paragraphe 1, du BGB dispose :

Celui qui est tenu à la réparation d'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.

Selon la jurisprudence constante du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne), un dommage au sens de l'article 826 du BGB ne doit pas être retenu seulement si la situation patrimoniale de la partie requérante s'est détériorée en raison du comportement dommageable. Au contraire, dans le cadre de la responsabilité au titre de cet article, il existe un dommage suffisant déjà lorsque la prestation et la contrepartie sont certes objectivement équivalentes, mais que la partie lésée a été amenée à conclure, en raison d'un comportement générateur de responsabilité, un contrat qu'elle n'aurait sinon pas conclu [référence à la jurisprudence nationale] et dont la prestation ne lui est pas pleinement utile [référence à la jurisprudence nationale].

L'existence d'un préjudice patrimonial est généralement appréciée sur la base de ce que l'on appelle l'« hypothèse de la différence », c'est-à-dire en effectuant une comparaison entre la situation patrimoniale apparue en raison de l'événement générateur de responsabilité et celle qui aurait existé sans cet événement [référence à la jurisprudence nationale].

À cette fin, il convient de comparer la situation patrimoniale de la partie requérante, plus précisément sa situation patrimoniale globale [référence à la jurisprudence nationale], telle que celle-ci se présente après la conclusion du contrat relatif à l'acquisition du véhicule litigieux, avec sa situation patrimoniale telle que celle-ci aurait évolué sans ce contrat. Il existe un dommage lorsque cette comparaison laisse subsister un écart arithmétique négatif, c'est-à-dire lorsque la conclusion du contrat a été économiquement désavantageuse pour la partie requérante.

Tel est en principe le cas si la valeur du véhicule acheté ne correspond pas au prix d'achat ou si, malgré la valeur de l'objet de l'achat, les obligations et autres inconvénients associés au contrat ne sont pas compensés par les avantages. Dans le cadre de cette comparaison, les paramètres de calcul, mesurés à l'aune de l'objectif de protection que poursuit la responsabilité et de la fonction de compensation que revêt la réparation du dommage, doivent toutefois être appréciés à l'aide de critères déterminés [référence à la jurisprudence nationale]. [OMISSIS] [Or. 5] [OMISSIS] [Explications sur le contrôle juridictionnel de l'hypothèse de la différence et référence à la jurisprudence nationale].

Cependant, un préjudice patrimonial peut déjà résider dans le fait que la partie requérante, en tant que partie lésée par le manquement fautif à une obligation, est

atteinte dans ses dispositions patrimoniales concrètes. La demande en réparation vise à compenser l'inconvénient concret subi par la partie lésée ; la notion de dommage se rapporte donc, dans son fondement, au sujet [référence à la jurisprudence nationale].

À cet égard, il suffit que l'achat du véhicule litigieux mette à la charge de la partie requérante une obligation non voulue, en ce que la prestation contractuelle de la partie défenderesse ne lui est pas pleinement utile. Dans ce cas de figure, pour constater l'existence d'un préjudice patrimonial pouvant donner lieu à réparation, la valeur objective de la prestation et celle de la contrepartie sont dénuées de pertinence [référence à la jurisprudence nationale]. Une telle constatation est cependant subordonnée à la condition que la prestation obtenue en raison du contrat non voulu soit considérée comme un préjudice non pas d'un point de vue purement subjectif et arbitraire, mais que la conclusion du contrat soit considérée également dans la perception du public, en tenant compte des circonstances existantes, comme déraisonnable, inadaptée aux intérêts patrimoniaux concrets, et par conséquent désavantageuse [référence à la jurisprudence nationale].

Tel est le cas en l'espèce, étant donné que, dans la perception du public, la conclusion d'un contrat portant sur l'acquisition d'un véhicule qui, pour des raisons imputables au constructeur, ne respecte pas, en matière d'émissions polluantes, la norme Euro que ce dernier lui a attribuée et qui a fait l'objet de publicité, est déjà considérée comme négative.

C. Le caractère nécessaire de la décision de la Cour

La solution du litige dépend de l'interprétation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement n° 715/2007.

La chambre de renvoi considère que la demande de la partie requérante ne peut être prise en considération que si le dispositif d'invalidation que celle-ci conteste constitue un dispositif d'invalidation interdit au sens de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement n° 715/2007. **[Or. 6]**

Contrairement à ce qui est le cas dans de nombreuses autres hypothèses, la chambre ne peut, en l'espèce, trancher la question de la licéité du dispositif d'invalidation en se fondant sur l'action de l'office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur ou d'un autre organisme public, action qui aurait pris la forme de l'adoption, contre la défenderesse, d'actes administratifs déjà en vigueur concernant la présente configuration de moteur. En effet, ceux-ci n'existent pas (encore), à tout le moins actuellement, pour le modèle de véhicule litigieux.

Selon que le dispositif d'invalidation sera qualifié de licite ou d'interdit, le recours devra être rejeté ou sera accueilli sur le fond.

Si, lors de la conclusion du contrat de vente du véhicule, il existait un dispositif d'invalidation licite, ce contrat ne met pas à la charge de la partie requérante une obligation non voulue. Dans ce cas, la partie requérante aurait au contraire acheté

un véhicule juridiquement conforme sur ce point, ce qui correspondait également à son intention lors de la conclusion dudit contrat.

Si le dispositif de contrôle du moteur concernant l'épuration des gaz d'échappement ne satisfaisait pas aux exigences de la disposition dérogatoire prévue à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement n° 715/2007, le véhicule n'était pas conforme à l'ordre juridique lors de la conclusion du contrat de vente. La partie requérante a alors conclu un contrat que, en connaissance de cause, elle n'aurait pas conclu ainsi ; les conditions matérielles de la résolution du contrat de vente sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle seraient donc remplies à cet égard. Dans un tel cas, la conclusion du contrat, même d'un point de vue objectif, devrait être considérée, au sens de la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) [référence à la jurisprudence nationale], comme déraisonnable, inadaptée aux intérêts patrimoniaux concrets et donc désavantageuse dans son ensemble. Dans la perception du public, la conclusion d'un contrat portant sur l'acquisition d'un véhicule qui, pour des raisons imputables au constructeur, ne respecte pas, en matière d'émissions polluantes, la norme Euro que ce dernier lui a attribuée et qui a fait l'objet de publicité, est considérée comme négative.

En outre, dans un tel cas de figure, la fixation d'une taxe sur les véhicules à moteur à un niveau plus élevé risque également d'entraîner un désavantage patrimonial. L'administration fiscale nationale est constitutionnellement tenue, du fait du principe de la légalité de l'action administrative et des conséquences qui en découlent, de fixer correctement la taxe lorsqu'elle prend connaissance de l'application de bases de taxation incorrectes, en modifiant les avis de taxe sur les véhicules à moteur émis et encore modifiables [référence à une disposition nationale applicable en la matière]. Cela signifie qu'il ne peut être exclu, ni au moment de la conclusion du contrat de vente, ni à l'heure actuelle, que la partie requérante se voie mettre à charge les demandes ultérieures correspondant à la catégorie d'émissions polluantes « plus mauvaise » [Or. 7] dans laquelle figure effectivement le véhicule litigieux depuis sa mise en circulation et qui entraîne, par exemple, un taux de taxe plus élevé [référence à la législation nationale applicable] et/ou des surtaxes pour retard.

E. Explications relatives aux questions préjudicielles

Sur la première question préjudicielle

L'exercice d'une influence, contrôlée par des paramètres environnementaux, sur l'épuration des gaz d'échappement constitue un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007. Conformément à l'article 5, paragraphe 2, première phrase, de ce règlement, un tel dispositif est en principe interdit.

Dans la mesure où l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement n° 715/2007 prévoit une exception à cette règle, celle-ci est soumise à la

réserve expressément prévue que le besoin du dispositif se justifie. Toutefois, le terme « besoin » qui est utilisé ne fait pas l'objet d'une définition législative par ce règlement. Le quatrième considérant dudit règlement fixe l'objectif de réduction des émissions des véhicules. Cette intention trouve son expression par exemple aux cinquième, sixième et douzième considérants du même règlement, bien que sous des formes et avec des orientations partiellement différentes.

La chambre de renvoi considère que la meilleure réduction possible serait obtenue si la technologie de pointe correspondante, à tout le moins celle qui existe déjà à la date de la première réception par type pour la série de véhicules en cause, était utilisée.

Toutefois, il ressort du septième considérant du règlement n° 715/2007 que d'autres circonstances doivent également être prises en compte en fixant des normes pour les émissions. Ce considérant se fonde explicitement sur les marchés, la compétitivité des constructeurs ainsi que sur les coûts directs et indirects imposés aux entreprises. Il pourrait en être déduit que ces circonstances ne doivent pas être ignorées également dans le contexte de la notion juridique de besoin au sens de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), de ce règlement, qui requiert une interprétation.

La question de savoir si, et, le cas échéant, dans quelle mesure ou sous quels aspects quels autres facteurs doivent être pris en compte ici pour interpréter la notion de « besoin » concerne l'interprétation du droit européen, laquelle est réservée à la Cour. **[Or. 8]**

Sur la seconde question préjudicielle

Dans l'hypothèse où la Cour considérerait que l'utilisation de la technologie de pointe est déterminante pour retenir que le « besoin » du dispositif d'invalidation se justifie, la question se pose de savoir si, et, le cas échéant, dans quelles conditions les constructeurs peuvent y déroger. Il en va particulièrement ainsi dans le contexte des implications énoncées au septième considérant du règlement n° 715/2007 et de la mise en balance qui y est mentionnée entre coûts et avantages.

Pour le cas où la Cour apporterait une réponse négative à la première question, il se pose alors la question de savoir jusqu'à quel point le dispositif d'invalidation peut limiter l'épuration des gaz d'échappement pour rester dans le cadre de la notion de « besoin ».

Si l'intervention dans le dispositif d'épuration des gaz d'échappement a lieu en fonction de la température (extérieure), le choix de la température minimale peut, au moins de facto, conduire à une large inefficacité de ce dispositif, à tout le moins si la température est choisie de telle sorte que celle-ci ne soit pas atteinte pendant une partie non négligeable de l'année. Si la température choisie est proche de 10° C par exemple, une telle température est déjà rarement atteinte en Allemagne pendant les mois d'hiver, ou elle ne l'est que quelques heures par jour.

Inversement, si une température maximale qui est régulièrement atteinte ou dépassée, par exemple en été, est choisie, l'épuration des gaz d'échappement sera considérablement réduite également au cours de ces périodes. Il en va de même lorsque le dispositif d'épuration des gaz d'échappement est contrôlé en fonction de l'altitude effective à laquelle se trouve le véhicule par rapport au niveau de la mer.

Cela aurait pour conséquence que, à certaines périodes (de l'année) ou à partir d'une certaine altitude au-dessus du niveau de la mer ou jusqu'à une telle altitude, l'épuration des gaz d'échappement n'aurait lieu que de manière limitée ou n'aurait pas lieu du tout. Les objectifs d'amélioration de la qualité de l'air (voir cinquième et sixième considérants du règlement n° 715/2007) ainsi que de réduction des émissions de particules et de précurseurs de l'ozone (voir quatrième considérant de ce règlement) ne seraient atteints que de manière limitée, à supposer même qu'ils le soient.

[OMISSIS] [Signature et nom du juge qui a rendu l'ordonnance]