

Version anonymisée

Traduction

C-759/19 – 1

Affaire C-759/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

16 octobre 2019

Juridiction de renvoi :

Landgericht Gera (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

11 octobre 2019

Partie requérante :

PG

Partie défenderesse :

Volkswagen AG

**Landgericht Gera
(tribunal régional de Gera, Allemagne)**

[omissis]

Ordonnance

Dans le litige opposant

PG, [omissis] Remda-Teichel

– partie demanderesse –

[omissis]

à

Volkswagen AG, [omissis] Wolfsburg

– partie défenderesse –

[omissis]

ayant pour objet une demande de dommages et intérêts

la 7^e chambre civile du Landgericht Gera (tribunal régional de Gera)

[omissis]

a, le 11 octobre 2019,

décidé : [Or. 2]

I. Il est sursis à statuer.

II. Les questions suivantes, relatives à l'interprétation du droit de l'Union, sont, conformément à l'article 267 TFUE, déférées à titre préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne :

1) Convient-il d'interpréter l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV [EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung, règlement sur la réception CE des véhicules], ainsi que l'article 18, paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la 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), en ce sens que le constructeur contrevient à l'obligation de délivrer un certificat valide que lui impose l'article 6, paragraphe 1, de l'EG-FGV (ou à l'obligation de délivrer un certificat de conformité en vertu de l'article 18, paragraphe 1, de la directive 2007/46) lorsqu'il a équipé le véhicule d'un dispositif d'invalidation interdit au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, point 10, 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, et que la mise sur le marché de ce véhicule contrevient à l'interdiction de mettre sur le marché un véhicule non accompagné d'un certificat de conformité valide énoncée à l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV (ou à l'interdiction de vendre un véhicule non accompagné d'un certificat de conformité en cours de validité énoncée à l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46) ?

Dans l'affirmative :

1.a) Les articles 6 et 27 de l'EG-FGV, ainsi que l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46 visent-ils à protéger les intérêts d'autrui au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB [Bürgerliches Gesetzbuch, code civil allemand], y compris, notamment, en ce qui

concerne la liberté économique et le patrimoine de cette personne ? L'acquisition, par un client final, d'un véhicule qui a été mis sur le marché sans certificat de conformité valide fait-elle partie des risques que l'adoption de ces normes visait à prévenir ?

2) L'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 vise-t-il à protéger notamment aussi le client final, y compris en ce qui concerne sa liberté économique et son patrimoine ? L'acquisition, par un client final, d'un véhicule qui est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit fait-elle partie des risques que l'adoption de ces normes visait à prévenir ?

Motifs

I.

- 1 La partie demanderesse, se prévalant des règles de la responsabilité délictuelle, réclame, dans le contexte de ce qu'il est convenu d'appeler le « scandale du Dieselgate », que la partie défenderesse lui rembourse le prix d'achat d'une voiture particulière fabriquée par la partie défenderesse, déduction faite d'une indemnité de jouissance.
- 2 En l'état actuel de la procédure, les faits établis sur lesquels se base la chambre de céans sont les suivants : **[Or. 3]**

Le 2 décembre 2012, la partie demanderesse a acheté de la société [omissis] une voiture particulière neuve de modèle VW Caddy Maxi Trendline 2.0l TDI au prix de 26 023,03 euros.

Ledit véhicule était équipé d'un moteur de type EA-189, dont le logiciel de moteur d'origine avait contribué à l'optimisation des valeurs des émissions d'azote mesurées dans le cadre de la procédure administrative d'essai, du fait que le moteur est équipé d'un système de recyclage des gaz d'échappement qui connaît deux modes de fonctionnement. Le mode 1 est un mode optimisé pour ce qui concerne l'azote, avec un taux relativement élevé de recyclage des gaz d'échappement, tandis que le mode 0 est optimisé en ce qui concerne les particules, avec un taux de recyclage des gaz d'échappement plus faible. Le logiciel de l'unité de commande de gestion du moteur reconnaît si le véhicule circule normalement sur route ou se trouve sur un banc d'essai technique en vue de mesurer les émissions. Au cours du cycle de test ou du test sur banc d'essai, le logiciel dont est équipé le moteur fait fonctionner le moteur en mode 1, ce qui fait que des valeurs d'oxydes d'azote plus faibles sont mesurées et que les valeurs de gaz d'échappement fixées par la loi, tout comme les valeurs limites imposées par la norme Euro-5 en ce qui concerne les oxydes d'azote sont respectées. En conditions réelles de circulation, le véhicule fonctionne, au contraire, en mode de recyclage des gaz d'échappement 0. Les émissions alors générées ne correspondent pas aux valeurs indiquées par la partie défenderesse en sa qualité de constructeur du véhicule dans le certificat de conformité.

Le dispositif d'invalidation a été intégré par la partie défenderesse aux véhicules au su et sur ordre des dirigeants de la partie défenderesse, à tout le moins cependant avec leur accord, dans le but de réduire ses propres coûts au détriment des clients finals, de maximiser les profits par des ventes en masse de véhicules ainsi manipulés et de s'assurer un avantage concurrentiel à l'égard des constructeurs automobiles concurrents. La tromperie à l'égard des autorités compétentes en matière de réception et des clients finals, qui ne se doutaient de rien, quant à l'existence d'un tel dispositif d'invalidation et le non-respect, dans les faits, des règles légales en matière de gaz d'échappement, faisait partie du plan.

La partie demanderesse, qui a été ainsi trompée (par son concessionnaire en tant qu'outil de la partie défenderesse), a acheté le véhicule pour participer à la circulation routière. Elle ne l'aurait pas acheté si elle avait su que les conditions de fond d'une immatriculation n'étaient pas remplies et qu'elle courait ainsi le risque de ne pas pouvoir se servir (durablement) du véhicule à cette fin, du fait que celui-ci risquait d'être immobilisé.

La partie demanderesse utilise le véhicule depuis son acquisition. Le 25 juillet 2019, le compteur affichait 93 000 km. **[Or. 4]**

II.

En l'espèce, seule peut être envisagée une responsabilité délictuelle de la partie défenderesse en application de l'article 823, paragraphe 2, du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand, ci-après le « BGB »), lu en liaison avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1) (voir sous 1 ci-après), de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu en liaison avec l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement sur la réception CE des véhicules, ci-après l'« EG-FGV ») (voir sous 2 ci-après), ainsi que de l'article 826 du BGB (voir sous 3 ci-après).

Les différents éléments de rattachement sont les suivants :

- 1 La voiture particulière litigieuse est équipée d'un dispositif d'invalidation interdit au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007. La décision le constatant du Kraftfahrt-Bundesamt (Office fédéral des véhicules à moteur, Allemagne) est devenue définitive et lie par conséquent le juge civil. Pour le surplus, la chambre de céans suit les considérations développées à cet égard par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) dans son ordonnance du 8 janvier 2019 [omissis – références] et les adopte.

Contrairement à ce que soutient la partie défenderesse, le logiciel utilisé par elle ne constitue pas une mesure purement interne au moteur. L'emploi du logiciel a pour effet de modifier le fonctionnement du système de contrôle des émissions. Lorsque le véhicule se trouve sur le banc d'essai, le mode de recyclage des gaz d'échappement 1 est utilisé, dans lequel une quantité plus importante de gaz d'échappement est recyclée et seule est émise une faible quantité d'oxyde d'azote. De ce fait, davantage d'oxydes d'azote sont réinjectés dans le moteur que ce n'est le cas lorsque le moteur fonctionne en mode de recyclage des gaz d'échappement 0, mode activé en conditions de conduite normale. Le mode modifié permet de réduire le volume des émissions d'oxydes d'azote qui parviennent jusqu'au système de contrôle des émissions, comparé aux conditions de conduite normale. Des émissions d'oxydes d'azote sont donc soustraites à la mesure. Cela a pour effet de modifier le fonctionnement du système de contrôle des émissions, étant donné que les valeurs mesurées ne correspondent pas à celles des conditions de conduite normale.

Est de même inopérant l'argument avancé par la partie défenderesse, selon lequel les valeurs limites en conditions de conduite réelle sont sans pertinence dès lors que le législateur a décidé de faire mesurer les valeurs en laboratoire. Cet argument pourrait être pertinent si la différence des conditions de conduite était l'unique facteur à l'origine des différences dans les quantités d'oxydes d'azote émises. Or, ce n'est précisément pas le cas. À la différence des conditions de conduite s'ajoute – en ce sens également la partie défenderesse elle-même –, s'agissant des véhicules concernés, en outre le facteur – illégal – consistant en le logiciel utilisé, qui, en modifiant le mode activé, influence les émissions d'oxydes d'azote. En recourant à ce logiciel, la partie défenderesse est sortie du champ de ce que la loi permettait [omissis – références de jurisprudence nationale].

- 2 Le point de savoir dans quelle mesure est en outre constituée une infraction à l'article 6, paragraphe 1, et à l'article 27 de l'EG-FGV, qui reposent sur l'article 18, paragraphe 1, [Or. 5] et sur l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46, dépend de la teneur déclarative d'un certificat de conformité et de sa signification.

Selon l'Oberlandesgericht Braunschweig (tribunal régional supérieur de Brunswick, Allemagne) [omissis – références], le point de savoir si le véhicule concrètement en cause répond aux conditions légales n'a pas d'incidence, seul importe le fait que le certificat a été délivré par le bon constructeur et se rattache au type réceptionné, c'est-à-dire que la déclaration répond à certaines exigences de forme, alors même qu'elle serait inexacte sur le fond. D'après l'Oberlandesgericht Braunschweig (tribunal régional supérieur de Brunswick), la présence d'un dispositif d'invalidation interdit est donc sans incidence sur la validité du certificat de conformité.

Selon le point de vue contraire, ce type de certificat comporte en même temps la déclaration que le véhicule est conforme à toutes les dispositions en la matière en vigueur dans l'Union [omissis – références de doctrine et de jurisprudence], ce qui

a pour conséquence que, en cas de présence – comme en l’espèce – d’un dispositif d’invalidation interdit, le certificat de conformité est inexact et donc invalide et que la mise sur le marché sans certificat en cours de validité est dès lors constituée (contravention à l’article 27, paragraphe 1, de l’EG-FGV), ainsi qu’un manquement du constructeur à son obligation de délivrer un certificat valide conformément à l’article 6, paragraphe 1, de l’EG-FGV [omissis – références de doctrine et de jurisprudence].

Que l’approche formaliste est incorrecte et que le certificat de conformité a bien cette teneur déclarative que nous venons de décrire découle déjà de l’objectif fixé dans l’annexe au règlement (CE) n° 385/2009 de la Commission du 7 mai 2009 remplaçant l’annexe IX de la directive 2007/46 (JO 2009, L 118, p. 13), aux termes de laquelle 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 communautaire en vigueur au moment de sa production ».

Même si cela ne signifie pas encore nécessairement que l’inexactitude au fond du fait de la présence d’un dispositif d’invalidation interdit entraîne l’invalidité du certificat de conformité, la description précitée de sa fonction plaide plutôt en faveur de ce résultat qu’en sa défaveur, a fortiori au regard des principes d’interprétation du droit de l’Union.

La réponse à la question 1 est par conséquent déterminante de l’issue du litige et notamment du point de savoir si, dans ce contexte, une contravention, par la partie défenderesse, à la réglementation susceptible d’engager sa responsabilité délictuelle est même constituée.

- 3 La mise sur le marché d’un véhicule dans lequel a été intentionnellement incorporé un dispositif d’invalidation interdit, [Or. 6] la programmation illégale du logiciel étant sciemment passée sous silence, tout comme le fait d’avoir trompé, par un comportement concluant, les autorités compétentes en matière de réception et les clients finals sur le point de savoir si toutes les conditions de réception étaient satisfaites et le véhicule pouvait être utilisé, sans restriction, dans la circulation sur route, dans le but de réduire les coûts et maximiser les profits par un important volume des ventes, tout en s’assurant un avantage concurrentiel au détriment des clients qui ne se doutaient de rien, sont à qualifier de comportement ayant causé intentionnellement et de façon contraire aux bonnes mœurs un dommage (article 826 du BGB).

Le fait que ce ne soit pas directement auprès de la partie défenderesse que la partie demanderesse a acquis le véhicule ne saurait, en tout état de cause, remettre en question le lien causal entre la tromperie et l’acquisition du véhicule. En effet, en mettant le véhicule sur le marché, la partie défenderesse a sciemment déclenché le processus causal faisant intervenir son réseau de distribution. La tromperie par comportement concluant qu’emporte la mise sur le marché du véhicule continue de produire ses effets ; en effet, s’agissant de ce type d’indications, le

concessionnaire se borne à transmettre les informations que lui a communiquées le constructeur et l'acheteur se fie à cet égard aux déclarations du constructeur ainsi que – comme en l'espèce – à sa bonne réputation. À cet égard, le vendeur du véhicule est un outil de la partie défenderesse, laquelle possède la qualité d'auteur indirect.

Les agissements de la partie défenderesse ont en outre causé un préjudice à la partie demanderesse, préjudice dont il convient de considérer qu'il consiste en la conclusion même d'un contrat d'achat défavorable qu'elle n'aurait, sinon, pas conclu [omissis – références de jurisprudence].

Les conditions subjectives de l'article 826 du BGB, lu en liaison avec l'article 31 du BGB, sont également satisfaites. Les allégations suffisamment étayées de la partie demanderesse à cet égard n'ont pas été réfutées de façon efficace par la partie défenderesse, compte tenu de la charge secondaire de l'allégation qui pèse sur cette dernière. [omissis – renvoi à la jurisprudence]

III.

Une responsabilité délictuelle en application de l'article 823, paragraphe 2 du BGB, lu en liaison avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 présuppose nécessairement que cette dernière disposition ait la qualité de loi protectrice. Il en va de même en ce qui concerne la responsabilité en application de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu en liaison avec l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV, à supposer – [Or. 7] hypothèse qui requiert que la réponse à la première question préjudicielle ait été positive – qu'il y ait même eu violation de la (ou des) disposition(s) (voir sous II.2 ci-dessus).

Une norme a pour objet la protection d'autrui lorsqu'elle vise à tout le moins aussi à protéger les particuliers ou certaines catégories de personnes contre des atteintes à certains intérêts protégés. S'agissant d'obligations et d'interdictions, l'intérêt protégé, la nature de l'atteinte qui y est portée et le cercle des personnes protégées doivent être déterminés de façon suffisamment précise. Ce n'est pas l'effet, mais le contenu et l'objet de la loi qui importent, ainsi que le point de savoir si, en l'adoptant, le législateur entendait justement assurer une protection des particuliers telle que celle invoquée à propos de l'atteinte alléguée. Le fait que la norme en cause poursuive en outre, voire en première ligne, l'intérêt général n'est pas préjudiciable tant que la protection des particuliers n'est pas une simple répercussion de la norme. À tout le moins dans le cadre de l'économie générale du droit de la responsabilité civile, la reconnaissance d'un droit individuel à réparation doit apparaître utile et acceptable. C'est par une appréciation globale du contexte d'ensemble de la norme en cause qu'il y a lieu de déterminer si c'est le cas [omissis – références de doctrine].

De plus, l'obligation à réparation est limitée par l'objectif de protection de la norme. Elle n'existe que s'agissant des conséquences dommageables reliées au fait dommageable par un lien causal adéquat selon la théorie de l'équivalence des

conditions et qui font partie des risques que l'adoption de la norme violée visait à prévenir. C'est un lien intrinsèque qui doit exister entre le préjudice invoqué et la situation de risque créée par l'auteur du dommage ; un lien « extérieur », quasiment « accidentel », ne suffit pas. Il y a lieu de procéder à cet égard à une appréciation. Il faut ainsi examiner l'objet et la portée de la norme violée et déterminer si cette norme visait à prévenir le préjudice invoqué [omissis – références de jurisprudence].

Les points de savoir si les dispositions précitées ont un caractère protecteur des intérêts des tiers, c'est-à-dire de savoir si elles visent, justement, à protéger aussi les acheteurs de véhicules en ce qui concerne leur liberté économique et leur patrimoine, et si l'acquisition d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit fait partie du domaine de risques en vue de la prévention desquels la ou les normes violée(s) a ou ont été adoptée(s), font toujours l'objet d'une vive controverse jurisprudentielle, alors que – autant qu'il soit possible d'en juger –, cette question n'est que très rarement envisagée sous l'angle de l'objectif de protection de la norme.

L'Oberlandesgericht Braunschweig (tribunal régional supérieur de Brunswick) [omissis – références de jurisprudence], par exemple, défend le point de vue, motivation détaillée à l'appui, que les dispositions précitées ne sauraient être considérées comme étant des lois protectrices au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, [Or. 8] au motif qu'elles ne servent pas à protéger le patrimoine de l'acquéreur d'un véhicule automobile, mais visent à garantir un niveau élevé de sécurité routière, de protection de la santé et de l'environnement, ainsi que de rendement énergétique.

Selon l'opinion inverse, il est sans incidence si la norme qui a été violée sert en première ligne l'intérêt général, dès lors que la protection des particuliers n'est – ce dont il convient de considérer que c'est le cas en l'espèce – pas une simple répercussion, mais fait partie des objectifs poursuivis par la norme [omissis – références de jurisprudence]. S'agissant de normes du droit européen, il faut, selon ce point de vue, en outre tenir compte du fait que, en vue d'une transposition efficace du droit de l'Union, un droit à réparation doit également être reconnu dans des cas où les normes violées ne poursuivent pas d'objectif de protection individualisé [omissis – références de doctrine]. En outre, la protection des particuliers découle également de la description, que nous avons déjà mentionnée (sous II.2), faite de la fonction dans l'annexe au règlement n° 385/2009 [omissis – références de doctrine].

La chambre de céans n'est pas en mesure de déterminer quelle interprétation est, surtout au regard d'une transposition suffisante de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1, et de l'article 46 de la directive 2007/46, conformément aux principes du droit de l'Union et à la lumière de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, correcte, a fortiori dans la mesure où les arguments avancés à l'appui des deux points de vue semblent tout à fait pertinents, mais sont à certains égards à double tranchant.

IV.

La responsabilité délictuelle en vertu de l'article 826 du BGB se limite également en tout état de cause aux dommages relevant du domaine de protection de l'obligation ou de l'interdiction qui n'a pas été respectée [omissis – références de doctrine]. Seule peut prétendre à réparation la personne à laquelle un dommage a été directement causé de façon contraire aux bonnes mœurs ou qui, bien qu'ayant la qualité de tiers, subit, de façon contraire aux bonnes mœurs, un dommage qui ne résulte pas uniquement par ricochet de celui de la victime directe [omissis – références de jurisprudence].

Il existe une controverse sur le point de savoir si, pour des considérations tenant à l'objectif de protection, il y a lieu de corriger une obligation à réparation dans des cas de figure tels que celui se présentant en l'espèce et les réponses apportées à cette question diffèrent.

Si l'on s'attache à cet égard non pas directement à la violation de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement n° 715/2007 et des articles 6 et 27 de l'EG-FGV, mais que l'on fonde la qualification de comportement contraire aux bonnes mœurs uniquement sur la tromperie à l'égard (notamment aussi) du client final commise lors de la mise sur le marché du véhicule et dont les effets persistent, il ne sera pas nécessaire de procéder à une correction pour des considérations de protection, [Or. 9] parce que la victime de la tromperie doit être protégée sans restriction et doit obtenir réparation de tous les dommages qu'elle a subis du fait de la tromperie [omissis – références de jurisprudence]. Si, au contraire, l'on se base de façon déterminante sur la mise sur le marché en utilisant un dispositif d'invalidation interdit, les questions qui se posent sont largement identiques à celles soulevées sous III ci-dessus [omissis – références de jurisprudence].

Une approche isolée s'interdit cependant. Il s'agit d'aspects en fin de compte indissociables d'un ensemble d'événements qui constituent un tout et d'un plan global. Tout comme la mise sur le marché (en masse) des véhicules équipés d'un dispositif d'invalidation interdit en vue d'atteindre les objectifs poursuivis n'était pas possible sans tromper les autorités compétentes en matière de réception et les clients finals, une escroquerie n'ayant pas une manipulation pour objet de la tromperie n'est pas concevable. En effet, la tromperie n'avait pas de teneur déclarative au-delà de la question du (non-)respect des dispositions relatives aux gaz d'échappement. C'est donc la violation des normes relatives aux gaz d'échappement qui, selon la chambre de céans, est au cœur du reproche de la contrariété aux bonnes mœurs. Partant, il ne peut y avoir obligation à réparation en vertu de l'article 826 du BGB que si les normes relatives aux gaz d'échappement avaient pour objet de protéger le client final concerné non pas uniquement par ricochet et visaient à le protéger justement aussi du préjudice invoqué.

L'existence d'un droit à réparation en application de l'article 826 du BGB dépend ainsi également de façon déterminante de la réponse aux questions 1.a (à supposer que la réponse à la question 1, préalable, soit positive) et 2, c'est-à-dire des points de savoir si les dispositions précitées ont l'effet de protection des intérêts d'autrui requis et si l'acquisition, par un client final, d'un véhicule qui est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit et/ou qui a été mis sur le marché sans certificat de conformité valide fait partie des risques que l'adoption de la ou des normes violée(s) visait à prévenir.

V.

Les questions 1, 1.a et 2 ne se trouvent pas privées de caractère déterminant de l'issue du litige du fait que l'action serait en tout état de cause couronnée de succès parce que la partie demanderesse pourrait se prévaloir d'un droit à réparation en vertu des dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, du BGB et de l'article 263, paragraphe 1, du Strafgesetzbuch (code pénal allemand, ci-après le « StGB »). En effet, ce n'est pas le cas en l'espèce.

Indépendamment des considérations relatives à l'objectif de protection qui s'imposent également à cet égard, il n'a pas été argumenté et prouvé à suffisance que les éléments constitutifs pour qu'un tel droit existe fussent réunis. **[Or. 10]**

L'article 263 du StGB est une norme de droit pénal qui incrimine une action ou une omission concrètes d'une personne physique déterminée. Une personne morale ne peut être poursuivie au pénal. La partie demanderesse aurait ainsi dû notamment exposer de façon étayée quel membre du conseil d'administration, quel représentant ou quel préposé s'est à quel moment et à quel endroit livré à une tromperie à l'égard de qui, ou a ordonné une telle tromperie, et en quoi cette tromperie consistait. Il importe peu, à cet égard, que faute d'avoir connaissance de ce qui se passe à l'intérieur de la société défenderesse, cela soit impossible à la partie demanderesse. À la différence de l'article 826 du BGB, qui régit des demandes relevant du droit civil, un demandeur qui formule des reproches relevant du droit pénal contre les employés d'une personne morale et fonde une responsabilité civile de cette dernière sur ces reproches, ne bénéficie pas des principes de la charge secondaire de l'allégation (voir III.3 ci-dessus).

[omissis]