

Version anonymisée

Traduction

C-809/19 – 1

Affaire C-809/19

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

4 novembre 2019

Juridiction de renvoi :

Landgericht Gera (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

25 octobre 2019

Partie demanderesse :

ER

Partie défenderesse :

Volkswagen AG

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

[omissis]

Ordonnance

Dans le litige opposant

ER, [omissis] Blieskastel

– 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 25 octobre 2019,

décidé : [Or. 2]

[omissis]

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, déferées 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 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 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 ?

3) Convient-il d'interpréter 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 et l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 en ce sens que, en cas d'infraction à ces dispositions, il n'y a pas lieu de déduire des dommages et intérêts venant en réparation du préjudice subi par le client final le montant, intégral ou partiel (le cas échéant : de quelle manière et à quelle proportion ?), d'une indemnité de jouissance au titre de l'utilisation effective du véhicule, **[Or. 3]** lorsque, en raison de cette infraction, le client peut exiger et exige la résolution ou l'annulation du contrat de vente du véhicule ? Le fait que, outre d'avoir contrevenu à son obligation ou à cette interdiction, le constructeur a trompé 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 et que ces contravention et tromperie ont eu lieu en vue 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, a-t-il une incidence sur l'interprétation ?

Motifs

I.

- 1 La partie demanderesse, se prévalant des règles de la responsabilité délictuelle, réclame que la partie défenderesse lui rembourse le prix d'achat d'une voiture particulière dont la partie défenderesse avait fourni le moteur et qui est concernée par ce qu'il est convenu d'appeler le « scandale du Dieseldate ». La partie demanderesse soutient à cet égard qu'il n'y a pas lieu de déduire du prix d'achat une indemnité de jouissance au titre de la distance parcourue par elle.
- 2 En l'état actuel de la procédure, les faits établis sur lesquels se base la chambre de céans sont les suivants :

Le 3 mai 2010, la partie demanderesse a acheté de la société Autohaus Dittrich [omissis] une voiture particulière neuve de marque Skoda au prix de 31 127 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 **[Or. 4]** 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 développé et intégré par la partie défenderesse aux moteurs et les moteurs ainsi manipulés livrés à ses filiales 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 et de s'assurer un avantage concurrentiel à l'égard des constructeurs automobiles concurrents. L'utilisation du moteur manipulé par les filiales et la vente de la voiture particulière aux clients n'était pas seulement prévisible, mais quasiment le but et la finalité de l'action des employés concernés de la partie défenderesse. 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.

II.

En l'espèce, seule peut être envisagée une responsabilité délictuelle de la partie défenderesse en application de l'article 826 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand, ci-après le « BGB »).

Les différentes étapes du raisonnement sont les suivantes : **[Or. 5]**

- 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 (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). 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 (réf. VIII ZR 225/17, points 5 et suiv.) 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-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement sur la réception CE des véhicules, ci-après l'« EG-FGV »), qui reposent sur l'article 18, paragraphe 1, et sur 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) (JO 2007, L 263, p. 1), 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, [Or. 6] 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 incorporé un moteur manipulé équipé par la partie défenderesse d'un dispositif d'invalidation interdit, à laquelle la partie défenderesse a fait procéder en taisant sciemment la programmation illégale du logiciel, 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). [Or. 7]

Le fait que, en l'espèce, le véhicule litigieux a été fabriqué par une filiale juridiquement indépendante et que la partie défenderesse n'y a contribué que le moteur, est sans importance. C'est au su et conformément à la volonté des personnes compétentes au sein de la société défenderesse que le moteur a été incorporé dans le véhicule que la partie demanderesse a acheté par la suite. Une intention générale est à cet égard suffisante, il n'est pas nécessaire que les personnes compétentes savaient et voulaient que le moteur fût incorporé précisément dans le véhicule acheté plus tard par la partie demanderesse. L'imputation de la tromperie en ce qui concerne la filiale suit les principes de la commission indirecte du fait dommageable (l'autre qualification possible, celle de collaboration collusoire entre le constructeur et le fournisseur, n'a pas été argumentée et étayée à suffisance). L'utilisation d'un moteur défectueux par la filiale et la revente de la voiture particulière à des clients qui ne se doutaient de rien étaient non seulement prévisibles, mais quasiment le but et la finalité des agissements des employés concernés de la partie défenderesse. La tromperie par comportement concluant que constitue la mise sur le marché du véhicule à travers le réseau de distribution continue de produire ses effets également en ce qui concerne le concessionnaire ; 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 lui aussi 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.

La responsabilité délictuelle en vertu de l'article 826 du BGB se limite 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 **[Or. 8]** 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].

1 Les conditions applicables à cet égard sont les suivantes :

Une norme a pour objet la protection d'autrui, au sens pertinent en l'espèce, 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].

Il convient en outre de tenir compte du fait qu'une obligation à réparation n'existe que s'agissant des conséquences dommageables liées 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].

2 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 – violation à l'origine de laquelle se trouve la partie défenderesse –, 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, parce que la victime de la tromperie doit être protégée sans restriction et [Or. 9] 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 à laquelle la partie défenderesse a fait procéder, la décision dépend de façon déterminante du point de savoir si les dispositions précitées ont un effet de protection des tiers et si l'acquisition, par un client final, d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit et/ou mis sur le marché sans certificat de conformité en cours de validité, fait partie des risques que l'adoption de la ou les normes violée(s) visait à prévenir [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 de même 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.

- 3 Les points de savoir si les articles 6 et 27 de l'EG-FGV (à supposer que ces dispositions aient même été violées, voir question 1 ; ainsi que l'article 18, paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46) et/ou l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 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, 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. **[Or. 10]**

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. Dans cette mesure, il est demandé à la Cour de procéder à une interprétation contraignante.

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.

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 [Or. 11] 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).

V.

En cas de réponse* aux questions 1, 1.a et/ou 2, la partie demanderesse est en droit d'être replacée dans la situation dans laquelle elle se serait trouvée si elle n'avait pas conclu le contrat portant sur la voiture particulière litigieuse. Elle peut réclamer le remboursement du prix de vente en contrepartie de la remise et du transfert de la propriété du véhicule.

Étant donné que, depuis son achat, la partie demanderesse a en l'espèce utilisé le véhicule acquis par elle pendant des années et continue de l'utiliser, une autre question est cependant encore déterminante de l'issue de la présente affaire, à savoir si la partie demanderesse est tenue de verser une indemnité de jouissance en application du principe de la compensation des avantages.

Le droit allemand de la responsabilité est marqué par l'idée que seule a lieu une réparation du dommage et que la victime ne doit pas s'enrichir du fait du dommage. Le droit civil allemand ne vise en revanche pas à punir ou à dissuader. Il est ainsi, entre autres, procédé à une compensation des avantages. En vertu de ce principe, des avantages sont pris en compte lors de la détermination de l'étendue du préjudice, si un fait dommageable a entraîné, par un lien de causalité adéquate, un avantage pour la victime et qu'il est conforme à l'objet et à la finalité de l'obligation à réparation de déduire cet avantage de la réparation due, c'est-à-dire que cela ne constitue pas une charge déraisonnable pour la victime et ne décharge pas l'auteur du dommage de façon inéquitable de son obligation [omissis – références de jurisprudence].

Le point de savoir si, dans des cas de figure tel que celui en cause en l'espèce, il y a lieu de procéder à une compensation des avantages fait l'objet d'une vive controverse, tout spécialement dans l'hypothèse où l'obligation à réparation a pour fondement l'article 826 du BGB.

* Ndt : il convient a priori de lire « en cas de réponse positive ».

Contre une compensation des avantages est avancée l'objection selon laquelle le reproche que la conclusion du contrat de vente a été obtenue frauduleusement s'oppose à une compensation des avantages, dès lors que le demandeur n'entendait pas louer le véhicule mais l'acheter. Par ailleurs, il est affirmé que le calcul du montant des dommages et intérêts effectivement dus ne doit pas permettre au constructeur dont la responsabilité est engagée du fait de la tromperie de pouvoir réaliser en fin de compte malgré tout le profit espéré de la vente en cause. En effet, la conséquence en serait que le fait que sa responsabilité est engagée n'a pour elle pratiquement aucune incidence sur le plan économique. Le droit de la responsabilité délictuelle ne remplirait plus sa fonction de prévention [omissis – références de doctrine]. Enfin, il est soutenu qu'une mise en œuvre efficace du droit de l'Union interdit d'indemniser la jouissance du bien en cause [omissis – références de doctrine].

À l'inverse, l'Oberlandesgericht Koblenz (tribunal régional supérieur de Coblenz, Allemagne), par exemple, fait observer qu'une [Or. 12] compensation des avantages n'est pas inéquitable, au motif qu'il y a bien jouissance et que l'acheteur a ainsi obtenu un avantage appréciable en argent et que d'en refuser la compensation n'a pas d'effet de réparation. La prise en compte de la jouissance du bien en cause n'a pas pour effet de décharger l'auteur du fait dommageable de façon inéquitable de son obligation à réparation. Le droit de la responsabilité civile n'a pas pour mission de sanctionner le comportement de l'auteur d'un fait dommageable au-delà des restitutions consécutives à la résolution ou l'annulation du contrat. Sans le fait dommageable, le demandeur n'aurait pas conservé l'avantage tiré par lui de la jouissance du véhicule. En effet, le demandeur aurait possédé un véhicule automobile et en aurait donc joui même si le fait dommageable ne s'était pas produit. À cet égard, le comportement du défendeur n'avait pas eu pour effet de détériorer sa situation.

La chambre de céans tendrait à prendre la jouissance du véhicule en compte, mais n'est pas en mesure d'apprécier si le droit de l'Union fait obstacle à cette prise en compte, que ce soit en totalité ou en partie.

[omissis]