

Affaire C-138/20

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

13 mars 2020

Jurisdiction de renvoi :

Landgericht Stuttgart (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

13 mars 2020

Partie demanderesse :

O.

Partie défenderesse :

P.

Landgericht Stuttgart

(tribunal régional de Stuttgart, Allemagne)

[omissis]

En cause :

O.

Partie demanderesse

[omissis]

contre :

P. AG, [omissis]

Partie défenderesse

[omissis]

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

[omissis] a décidé le 13 mars 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 patrimoine 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 ?

6-3 : 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 [**Or. 5**] 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 ?

6-4 : **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. La procédure au principal est suspendue.

III. [omissis] [la décision de renvoi est insusceptible de recours] [**Or. 6**]

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

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

- [1] Le litige entre les parties porte sur des droits à indemnisation nés de l'acquisition d'un véhicule automobile Porsche Cayenne Diesel Tiptronic.
- [2] La partie demanderesse a acquis le 30 mai 2012 dans l'établissement Porsche de Stuttgart, à un prix d'achat brut de 71 156, 66 euros, un véhicule neuf répondant, d'après les indications de la partie défenderesse, aux conditions requises pour figurer dans la classe relative à la norme de pollution « Euro 5 » pour véhicules Diesel. Les parties divergent sur la question de savoir si le véhicule satisfait effectivement aux conditions requises pour cette classe. La partie défenderesse n'a pas donné suite à une demande de résolution que la partie demanderesse lui avait adressée par courrier de ses avocats fixant un délai au 14 février 2019.
- [3] À ce jour, le Kraftfahr-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne ; ci-après le « KBA ») n'a pas ordonné de rappel officiel du véhicule litigieux et de véhicules du même type. [omissis] [indications sans pertinence sur une autre type de véhicule]
- [4] La partie demanderesse sollicite 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 contre remise et transfert de propriété du véhicule à la partie défenderesse ; elle considère qu'un logiciel de contrôle embarqué qui intervient, notamment en fonction de la température, dans la dépollution des gaz d'échappement et son activation, constitue un dispositif d'invalidation interdit par le règlement (CE) n° 715/2007.

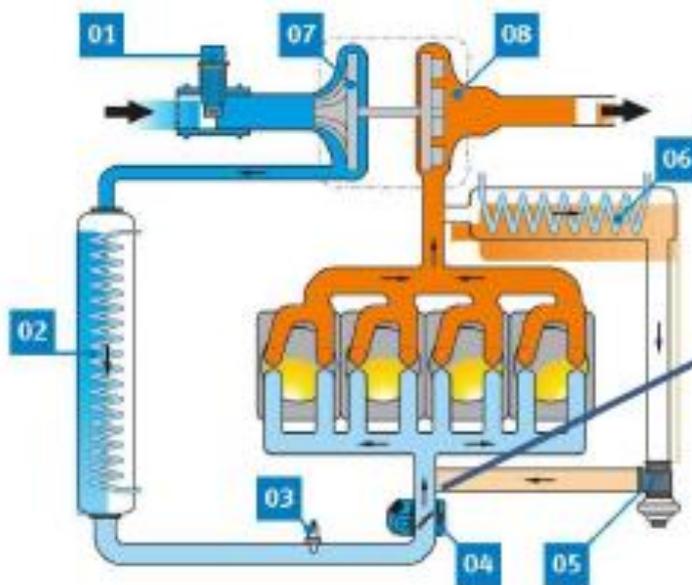
- [5] Il est constant que la partie défenderesse utilise un système de recyclage des gaz dit interne au moteur, réglé sur la température (ci-après l'« ERG » ou la « vanne EGR ») qui a une incidence sur le rejet des émissions de fumée en circuit réel : pour réduire les oxydes d'azote (NOx) nés dans la chambre de combustion du moteur, une partie des gaz est redirigée dans le circuit d'admission du moteur pour entrer à nouveau dans la combustion. A cet effet, la vanne EGR fonctionne à fond dans la fenêtre des températures comprises entre 20 et 30 degrés Celsius, tout en étant réduite ou complètement désactivée à des températures extérieures plus fraîches. **[Or. 7]**

II. Objet du litige

- [6] Les parties divergent exclusivement sur l'interprétation du règlement (CE) n° 715/2007 et de la directive 2007/46/CE.
- [7] La partie demanderesse estime qu'il est en principe interdit de mettre en place une fenêtre de températures. La partie défenderesse utilise en effet un logiciel de programmation non conforme à l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007, qui pilote en fonction de la température ambiante, le recyclage interne des gaz et son activation. La dépollution des gaz étant réduite en fonction de la température externe [omissis], la fonction d'une partie du système de contrôle des émissions visé à l'article 3, point 10), du règlement (CE) est modifiée ce 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.
- [8] La partie demanderesse 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.
- [9] La partie défenderesse souligne ne pas mettre en place de dispositifs illégaux d'invalidation au sens du texte de droit européen applicable.
- [10] Compte tenu du fait que les valeurs limites d'émission des normes euro sont assorties de conditions d'examen établies de manière circonstanciée, la partie défenderesse estime juridiquement que les émissions du véhicule en dehors des conditions réglementaires d'examen, dans l'usage de tous les jours, sont dénuées de pertinence.
- [11] La partie 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. Le risque d'encrassement éventuel d'un moteur Diesel ne peut être évité qu'en réduisant la vanne EGR. **[Or. 8]**

III. Données techniques

- [12] 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).
- [13] Les dispositifs internes au moteur de réduction des polluants issus d'un moteur Diesel se meuvent dans un conflit entre les objectifs de consommation minimale de carburant et de réduction des émissions au minimum. À côté de l'injection (retard du moment de l'injection¹ ainsi que pression d'injection²) et du mouvement de charge³, la « turbulence », le recyclage des gaz d'échappement représente la [variable la plus importante] parmi les mesures internes au moteur destinées à réduire les polluants.
- [14] 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.



Endroit où se situe le risque de formation de dépôts et de suie (Risque d'encrassement)

01 débitmètre

03 capteur de la température de l'air d'admission

02 refroidisseur d'air d'admission
04 clapet de régulation

¹ Un retard du moment de l'injection entraîne en principe une réduction des oxydes d'azote.

² L'augmentation de la pression d'injection affine la pulvérisation et accélère le mélange ce qui a un effet bénéfique sur les émissions de particules mais une effet néfaste en revanche sur la formation de l'oxyde d'azote.

³ Le mouvement de charge est un paramètre qui a une incidence essentielle sur la combustion.

05 Vanne EGR

06 échangeur EGR
refroidisseur

07 Turbocompresseur

08 Turbocompresseur

- [15] **[Or. 9]** 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. 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.
- [16] 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). 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). Le véhicule litigieux n'est pas équipé d'un catalyseur SCR.

IV. Cadre juridique national

- [17] La partie demanderesse sollicite de la partie défenderesse la résolution du contrat de vente sur le fondement du droit de la responsabilité civile délictuelle.
- [18] La juridiction de renvoi de l'Union (à savoir le Landgericht Stuttgart ; ci-après le « juge de céans ») estime que la [partie demanderesse] ne peut agir en responsabilité civile délictuelle contre la partie défenderesse que si l'installation du recyclage des gaz piloté en fonction de la température est un dispositif d'invalidation interdit. Pour statuer, il n'y a pas lieu de savoir si le KBA a ordonné ou non le rappel.⁴ L'action de la partie demanderesse aboutira ou non selon que le dispositif d'invalidation est jugé interdit ou non.
- [19] Le juge de céans incline à penser que les fenêtres de températures sont en principe interdites dans des moteurs Diesel. L'affaire est en état d'être jugée. Il est constant que la partie défenderesse a utilisé un dispositif d'invalidation. Il n'y a pas eu lieu d'instruire l'affaire par des expertises sur les modalités de fonctionnement du dispositif d'invalidation. **[Or. 10]**

⁴ [omissis]

[20] À ce stade, le juge de céans estime que la partie demanderesse peut fonder son action sur les dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand, ci après le « 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, 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 véhicules ; ci-après le « EG-FVG »), ainsi que sur l'article 826 du BGB. Le juge de céans incline à retenir l'existence d'un manquement à la réglementation du marché, en l'espèce au règlement (CE) n° 715/2007 ainsi qu'à la 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 mise en œuvre ne dépend précisément pas d'un rappel que le KBA ordonnerait à la suite de manquements à la règle.

1. Régime national de responsabilité :

[21] 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. »

[22] 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.² 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.* »

[23] 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. »

[24] L'article 826 du BGB dispose : Celui qui cause un préjudice à autrui intentionnellement et au mépris des bonnes mœurs est tenu envers celui-ci de réparer le dommage.

[25] 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. [Or. 11]

2. Le préjudice

[26] La partie demanderesse a subi un préjudice du fait de l'acquisition du véhicule litigieux.

[27] [omissis]⁵

[28] [omissis]^{6 7}

[29] [omissis]^{8 9}

[30] [omissis] [Développements sans pertinence sur la notion de préjudice en droit allemand] Du fait de l'utilisation d'un dispositif d'invalidation interdit, la partie demanderesse a été atteinte dans sa liberté de contracter à la conclusion du contrat de vente et elle s'est engagée dans une convention désavantageuse qu'elle n'aurait pas conclue si elle avait eu connaissance de la véritable situation juridique. La partie demanderesse a subi un dommage patrimonial concret en concluant le contrat de vente [Or. 12], indépendamment du rappel officiel que le KBA a ordonné ou non.¹⁰

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

[31] Dans leur jurisprudence, les plus hautes instances juridictionnelles ont admis depuis longtemps de répartir la charge de la preuve selon les types de dangers propres aux relations juridiques contractuelles, précontractuelles ou délictuelles. L'idée est que lorsque la cause du dommage relève de la maîtrise ou de l'organisation de la partie défenderesse, il sera souvent fort difficile voire impossible pour la victime de prouver une faute de la partie défenderesse alors qu'à l'inverse il est souvent aisé pour cette dernière de superviser sa maîtrise ou son organisation et d'être ainsi « à même » de faire la lumière sur les choses et de supporter les conséquences lorsqu'elle n'est pas complètement faite.¹¹

[32] Le dispositif d'invalidation utilisé par la partie défenderesse est un logiciel installé dans la programmation du moteur qui agit avec des codes sources sur les

⁵ [omissis]

⁶ [omissis]

⁷ [omissis]

⁸ [omissis]

⁹ [omissis]

¹⁰ [omissis]

¹¹ [omissis]

émissions du moteur. Sans accès aux codes sources, les victimes éventuelles ne peuvent pas analyser la programmation du moteur ni en dire plus sur son mécanisme. La programmation du moteur est un secret d'entreprise du constructeur, c'est-à-dire de son fournisseur.¹² La victime se trouve de ce fait souvent démunie sur le plan de la preuve. Si l'on voulait dès lors lui imposer le risque lié à l'impossibilité d'élucider les faits, elle ne pourrait pas faire valoir ses droits à indemnisation et resterait ainsi sans droit, car l'on ne peut pas attendre de l'auteur éventuel d'un dommage qu'il élucide les faits à son détriment.¹³

[33] La partie demanderesse a exposé que, dans des conditions effectives d'utilisation, le véhicule litigieux dépasse les valeurs limites fixées dans le règlement (CE) n° 715/2007 et que ce dépassement est lié à un recyclage des gaz réglé sur la température **[Or. 13]**. La partie défenderesse n'a pas contesté l'utilisation d'un recyclage réglé sur la température. La partie défenderesse n'a pas allégué ni prouvé par des procès-verbaux le respect des valeurs limites sur la route à des températures extérieures s'écartant de celles des conditions de contrôle (20° à 30 °C). Sur ce point, la partie défenderesse est restée en défaut d'apporter la preuve qu'il lui incombait d'apporter.

[34] À ce stade, le juge de céans incline à penser que, sur le fond, on pourrait concevoir que la partie demanderesse tire des droits de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du BGB ainsi que de l'article 826 du BGB pour les raisons suivantes. En revanche, l'action en responsabilité tirée de l'article 823, paragraphe 1, BGB pour atteinte à la propriété est non fondée.

a) Responsabilité pour atteinte à la propriété (article 823, paragraphe 1, du BGB)

[35] L'installation du dispositif d'invalidation visé à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 peut, en cas de rappel officiel, constituer une atteinte à la propriété au sens de l'article 823, paragraphe 1, du BGB.

[36] [omissis]¹⁴ [omissis]¹⁵

¹² Les constructeurs automobiles ne réalisent pas eux-mêmes la programmation des moteurs et leur logiciel et ne les programment pas non plus. Ils s'en remettent au contraire à des sous traitants qui conçoivent pour le moteur du constructeur des unités de programmation avec des paramètres déterminés pour l'alimentation en carburant, le réglage de l'air, l'injection du carburant et l'allumage.

¹³ [omissis]

¹⁴ [omissis]

¹⁵ [omissis]

[37] [omissis]¹⁶ **[Or. 14]**

[38] [omissis]¹⁷ [omissis] [Développements consacrés à un cas de figure qui ne se présente manifestement pas] Faute de rappel, la partie demanderesse ne peut pas invoquer une atteinte à sa propriété.

b) Responsabilité au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB

[39] Si l'on conclut juridiquement que l'utilisation d'une fenêtre de températures dans le logiciel de programmation du moteur est interdite, alors la partie défenderesse a enfreint des lois protectrices, en l'espèce le règlement (CE) n° 715/2007, au sens de l'article 823, paragraphe 2, deuxième phrase, du BGB.

[40] [omissis] [Développements sans pertinence sur la notion de « loi protectrice ». Au point 39, la juridiction de renvoi a déjà explicitement déterminé qu'elle qualifie le règlement n° 715/2007 de « loi protectrice » au sens du droit allemand.]

[41] aa) En l'espèce, il n'y a pas lieu de rechercher si les dispositions du règlement (CE) n° 715/2007 sont individuellement protectrices. [omissis] [Suivent des développements sans pertinence sur une question de droit interne qui ne se pose pas d'après le constat explicite de la juridiction de renvoi. Dans la mesure où ces développements intéressent les questions préjudicielles 6-1 à 6-4, ils sont reproduits mutatis mutandis aux points 157 et suivants.]

[42] [omissis]¹⁸ **[Or. 15]** [omissis]

[43] [omissis]¹⁹ [omissis]²⁰ [omissis]²¹

[44] [omissis]

[45] [omissis]²² [omissis] **[Or. 16]** [omissis]²³

[46] [omissis]²⁴

¹⁶ [omissis]

¹⁷ [omissis]

¹⁸ [omissis]

¹⁹ [omissis]

²⁰ [omissis]

²¹ [omissis]

²² [omissis]

²³ [omissis]

²⁴ [omissis]

[47] [omissis]²⁵ [omissis]

[48] [omissis]²⁶ [omissis] **[Or. 17]** [omissis]

[49] [omissis]²⁷ [omissis]

[50] [omissis]²⁸ [omissis]

[51] [omissis]²⁹

[52] [omissis] **[Or. 18]** [omissis]³⁰ [omissis]

[53] [omissis]

[54] [omissis]

c) Responsabilité pour dommage contraire aux bonnes mœurs

[55] Aux yeux du juge de céans, le comportement de la partie défenderesse pourrait également répondre aux éléments constitutifs de l'article 826 du BGB.

[56] Compte tenu de la conclusion provisoire du juge de céans, selon laquelle la stratégie de réduction des émissions réglée sur la température n'est pas conforme au règlement (CE) n° 715/2007 et est dès lors interdite, la mise en circulation des **[Or. 19]** véhicules litigieux est un acte trompeur et de ce fait un acte dommageable³¹.

[omissis] [Comparaison sans pertinence avec un autre cas de figure]

[59] À ce stade, le juge de céans incline également à retenir un dommage intentionnel de la part de la partie défenderesse [omissis] **[Or. 20]** [omissis]³² [omissis]

[60] [omissis]

[61] [omissis]³³ [omissis] **[Or. 21]** [omissis]³⁴ [omissis]³⁵ [omissis]³⁶
[Développements sans pertinence sur l'appréciation en droit interne]

²⁵ [omissis]

²⁶ [omissis]

²⁷ [omissis]

²⁸ [omissis]

²⁹ [omissis]

³⁰ [omissis]

³¹ [omissis]

³² [omissis]

4. Étendue du droit à réparation – Calcul du dommage

[62] 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

a) Intérêts calculés sur le capital investi à dater de la conclusion du contrat de vente

[63] [omissis]³⁷ [omissis] **[Or. 22]** [omissis]³⁸ [omissis]³⁹ [Développements sans pertinence sur le calcul des intérêts en droit interne]

b) Imputation des usages du véhicule

[64] Dès lors que, depuis son achat, la partie demanderesse a fait usage du véhicule acquis pendant des années et continue d'en faire usage, la question qui se pose pour résoudre le litige est de savoir si la partie demanderesse est tenue de verser une indemnité pour l'usage du véhicule au titre de la compensation des avantages. [omissis] [suivent des développements sans pertinence sur les conditions requises en droit interne et sur les jurisprudences divergentes en Allemagne.]

a) Mesure de la compensation des avantages

[65] [omissis]⁴⁰

[66] [omissis]⁴¹ **[Or. 23]**

b) Exceptions en cas de dommage délibéré

[67] [omissis]

³³ [omissis]

³⁴ [omissis]

³⁵ [omissis]

³⁶ [omissis]

³⁷ [omissis]

³⁸ [omissis]

³⁹ [omissis]

⁴⁰ [omissis]

⁴¹ [omissis]

[68] [omissis]⁴² [omissis]⁴³ [omissis]⁴⁴

c) Analyse juridique provisoire du juge de céans

[69] Le droit à réparation ne se limite pas à compenser le dommage et à désintéresser la victime, mais est également empreint de l'idée de prévention, en sorte que l'on a de nombreuses raisons de ne pas réduire le dommage en imputant des avantages patrimoniaux.⁴⁵

[70] D'une part, la compensation des avantages grèverait « déraisonnablement » la [partie demanderesse] et bénéficierait « inéquitablement » à la partie défenderesse.⁴⁶ L'indemnité pour usage du véhicule augmente avec la durée de la procédure car elle est liée au nombre de kilomètres effectivement parcourus. Les acheteurs n'ont en réalité guère d'autre choix [Or. 24] que de faire usage du véhicule jusqu'à ce que le constructeur soit contraint de régler le dommage.⁴⁷

[71] [omissis]⁴⁸ [omissis]

[72] [omissis]⁴⁹ [omissis]

[73] [omissis]⁵⁰

[74] [omissis] [Or. 25] [omissis]

[75] [omissis]⁵¹ [omissis] [Précisions sans pertinence sur le droit allemand]

[76] Contrairement à ce que le Landgericht Gera expose dans la demande de décision préjudicielle qu'il a adressée à la Cour⁵², le juge de céans incline à calculer le dommage sans compensation des avantages. [Or. 26]

⁴² [omissis]

⁴³ [omissis]

⁴⁴ [omissis]

⁴⁵ [omissis]

⁴⁶ [omissis]

⁴⁷ [omissis]

⁴⁸ [omissis]

⁴⁹ [omissis]

⁵⁰ [omissis]

⁵¹ [omissis]

⁵² LG Gera, ordonnance du 30 août 2019 [omissis] point 47 (Ndt : inscrite dans le registre de la Cour de justice sous le numéro d'affaire C-663/19).

B. Questions préjudicielles et pertinence

I. Cadre juridique de l'Union

[77] La réglementation de l'Union relative à la procédure de réception des véhicules à moteur figure en tant que procédure administrative dans la directive 2007/46/CE⁵³ tandis que la réglementation relative aux émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) est constituée du règlement n° 715/2007⁵⁴, de son règlement d'application adopté selon la procédure des comités⁵⁵, à savoir le règlement (CE) n° 692/2008⁵⁶, ainsi que du règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe de l'ONU (ONUCE)⁵⁷ visé en partie par celui-ci, ainsi que du règlement n° 565/2009⁵⁸ pour les véhicules à moteur dont la masse de référence dépasse 2 610 kg et pour les véhicules utilitaires lourds.

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

[78] 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

⁵³ 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).

⁵⁴ 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).

⁵⁵ 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.

⁵⁶ 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).

⁵⁷ 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).

⁵⁸ 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).

États membres **[Or. 27]** se limite à une fonction de supervision et de réception ⁵⁹ par des autorités qui auront été notifiées à la Commission ⁶⁰, les constructeurs sont responsables de tous les aspects du processus de réception et de la conformité de la production à la réception ⁶¹. 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.

[79] 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 ;

[80] 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) ⁶². D'autre part, le type de véhicule doit correspondre aux informations contenues dans le dossier constructeur et satisfaire aux exigences techniques spécifiées par les actes réglementaires applicables énumérés à l'annexe IV de la directive ⁶³. 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.

[81] Sur le plan de la procédure, la réception par type ⁶⁴ requiert une demande que le constructeur adresse aux autorités de réception. Le constructeur doit joindre à la demande **[Or. 28]** tous les documents requis pour obtenir une réception par type. Ils comportent notamment une description complète des caractéristiques du véhicule (le « dossier constructeur »).

⁵⁹ Article 4 de la directive 2007/46/CE.

⁶⁰ Il s'agit en Allemagne du « KBA ».

⁶¹ Article 5 de la directive 2007/46/CE.

⁶² Article 12 de la directive 2007/46/CE.

⁶³ Article 8, paragraphe 2, et article 9 de la directive.

⁶⁴ 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 ».

[82] 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.

[83] 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.

[84] 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

[85] 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.

a) Valeurs limites d'émission :

[86] 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° 595/2009⁶⁵.

[87] Le véhicule litigieux relève du règlement (CE) n° 715/2007. À ce titre, il doit respecter les valeurs limites suivantes :

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

[88] **[Or. 29]** Le respect de ces valeurs limites doit être établi par les procédures d'essai prescrites dans le règlement (CE) n° 692/2008.

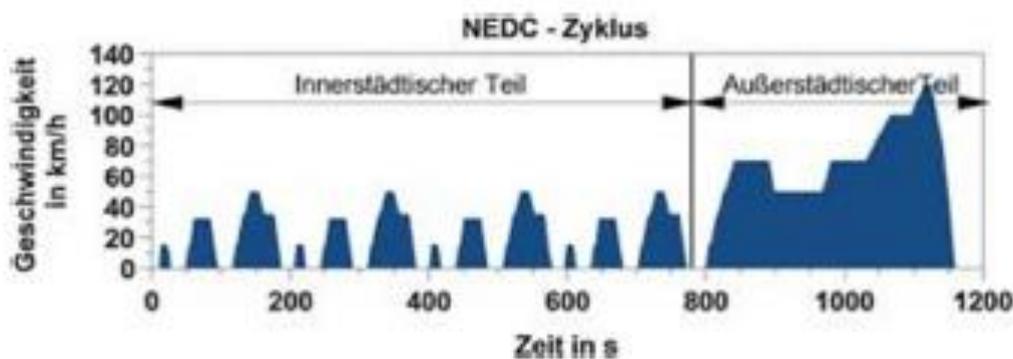
⁶⁵ Article 2, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 595/2009.

[89] 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 ».

[90] 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).

[91] 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 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.



Source : Handbuch Dieselmotoren (manuel des moteurs Diesel) ,
Tschöke/Mollenhauer/Maier, 4ème édition, p. 822

b) [Or. 30] Dispositions régissant les dispositifs d'invalidation dans le règlement (CE) n° 715/2007

[92] 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 ».

[93] 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 ; »

[94] 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 ».

[95] 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. » [Or. 31]

c) Le règlement (CE) n° 595/2009

[96] 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.

[97] 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

[98] Les divergences apparues dans l'interprétation des tribunaux d'instance saisis du scandale du Diesel 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.

[99] La demande de décision préjudicielle est structurée en questions abordant **six** thèmes :

- sur la notion du « dispositif d'invalidation » visé à l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 ⁶⁶,
- sur la notion d'« utilisation normale » visée à l'article. 5 du règlement (CE) n° 715/2007 ⁶⁷,
- sur la licéité des stratégies de réduction des émissions réglée sur la température au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007 ⁶⁸, **[Or. 32]**
- sur la notion du « besoin » visé à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 ⁶⁹,
- sur la notion des « dégâts » visés à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 ⁷⁰,

⁶⁶ Questions 1-1 à 1-3 de la demande de décision préjudicielle.

⁶⁷ Questions 2-1 à 2-4 de la demande de décision préjudicielle.

⁶⁸ Questions 3-1 et 3-2 de la demande de décision préjudicielle.

⁶⁹ Questions 4-1 et 4-2 de la demande de décision préjudicielle.

⁷⁰ Questions 5-1 à 5-3 de la demande de décision préjudicielle.

- sur l’effet du règlement (CE) n° 715/2007 ainsi que de la directive 2007/46/CE ⁷¹.

1. La notion de « dispositif d’invalidation »

[100] 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.

[101] 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 notion ⁷². Deux arguments récusent cette lecture : le 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 ⁷³. La lecture de la version en langue anglaise qui, avant l’énumération des paramètres, évoque « any element of design wich 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. **[Or. 33]**

[102] 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 ⁷⁴ de la traduction non officielle du règlement n° 83 de la Commission économique pour l’Europe de l’ONU (ONUCE) : la définition du dispositif

⁷¹ Questions 6-1 à 6-4 de la demande de décision préjudicielle.

⁷² 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.

⁷³ [omissis]

⁷⁴ Voir le point 9[4] de la présente décision.

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 ⁷⁵.

[103] Par la question d'interprétation 1-2, la juridiction de renvoi 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 ⁷⁶.

[104] 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 » ⁷⁷. 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. **[Or. 34]**

[105] 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.

⁷⁵ [omissis]

⁷⁶ 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.

⁷⁷ [omissis]

2. La notion d'« utilisation normale »

[106] 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 valent uniquement dans le cadre des conditions d'essai de type 1 du nouveau cycle de conduite européen⁷⁸ 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° 715/2007⁷⁹. Enfin, le juge de céans souhaite savoir si la notion d'utilisation normale couvre l'ensemble des conditions effectives de conduite dans l'usage quotidien⁸⁰ ou uniquement celles respectant les paramètres de vitesse du nouveau cycle de conduite européen urbain et extra urbain⁸¹.

[107] Le règlement (CE) n° 715/2007 ne définit pas ce qu'il entend par « utilisation normale ».

[108] 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 [Or. 35] 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

[109] 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 publique⁸². La version en langue tchèque parle précisément en termes concrets d'« utilisation normale ».

⁷⁸ Question préjudicielle 2-1.

⁷⁹ Question préjudicielle 2-2.

⁸⁰ Question préjudicielle 2-3..

⁸¹ Question préjudicielle 2-4.

⁸² 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.

[110] 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 :

[111] « 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 ».

[112] 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 [Or. 36] 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 ».

b) L'interprétation historique

[113] 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'environnement⁸³. 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 la santé humaine »⁸⁴. 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 »⁸⁵.

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

⁸³ 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.

⁸⁴ Ibidem, p. 2 et 5.

⁸⁵ Ibidem, p. 3.

- « (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. **[Or. 37]**
- (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.[...] »

[115] 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 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

[116] 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. Différents passages du règlement montrent que les auteurs du règlement sont partis de cette hypothèse de base :

[117] 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.

[118] 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.

[119] 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 efficient dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7 °C tel que décrit dans l'essai du type 6 ». Cela montre **[Or. 38]** 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 efficient 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

[120] 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.

[121] 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 :

[122] « « 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 ; »

[123] 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 ⁸⁶. 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 ». **[Or. 39]**

⁸⁶ [omissis]

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

[124] 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.

[125] 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 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.

[126] 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

[127] 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. **[Or. 40]**

[128] 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

[129] 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.

[130] 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 ⁸⁷.

[131] 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 **[Or. 41]** 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.

⁸⁷ 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.

[132] 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° 2017/654⁸⁸, « 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 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

[133] 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 ainsi que des termes anglais et français du règlement et sa genèse montrent que ces trois catégories sont alternatives⁸⁹.

[134] 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 [Or. 42] les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement.

[135] 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

⁸⁸ 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

⁸⁹ 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 « ou » 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.

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 ⁹⁰.

[136] 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.

[137] 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.

[138] 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 ⁹¹. D'après le règlement, les constructeurs doivent communiquer des données montrant que le 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.

[139] 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. **[Or. 43]** Ces objectifs sont inscrits dans le considérant 1 ainsi que dans les considérants 4 à 7 du règlement n° 715/2007.

[140] Si l'on dresse à titre d'exemple les températures moyennes annuelles [au lieu de résidence] de 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 :

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

⁹⁰ [omissis]

⁹¹ [omissis]

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

[141] 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.

[142] 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, objectivable, à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase⁹². [Or. 44]

a) Le « besoin du dispositif » visé

[143] 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.

[144] 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.

[145] 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

⁹² [omissis]

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.

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

[147] 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 **[Or. 45]** 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.⁹³ 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 »⁹⁴.

⁹³ Voir également [demande de décision préjudicielle du] LG Frankenthal [dans l'affaire C-685/19], point 24.

⁹⁴ 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 ;

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

[148] 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 d'invalidation peut limiter la dépollution des gaz d'échappement pour rester dans le cadre de la notion de « besoin »⁹⁵.

[149] 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 Europe⁹⁶ [Or. 46]

5. La notion de « dégâts »

[150] 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 mineur⁹⁷. 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.

[151] 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 et tchèque montre que les termes « Beschädigung »,

⁹⁵ Voir sur la même question préjudicielle [demande de décision préjudicielle du] LG Frankenthal [dans l'affaire C-685/19].

⁹⁶ Voir le tableau au point [140] de la présente décision.

⁹⁷ [omissis]

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

[152] 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 [Or. 47] 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 ⁹⁸.

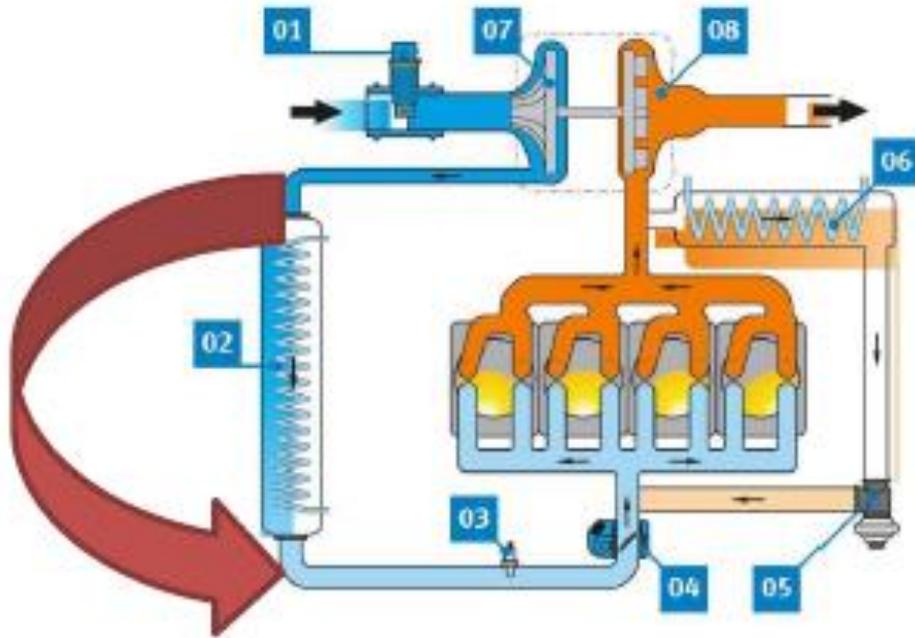
[153] La partie défenderesse reconnaissant elle-même qu'à des températures ambiantes comprises entre 20 degrés et 30 degrés Celsius il n'y a pas de risque d'encrassement et que le recyclage des gaz d'échappement est parfaitement efficace, on doute sérieusement de la nécessité technique et de la licéité 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.

[154] 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. Le tribunal a

⁹⁸ [omissis]

déjà évoqué cette solution lors des débats oraux en relevant, à propos de l'encrassement, que l'air frais d'admission doit simplement être amené à une température correspondante (20 degrés à 30 degrés Celsius) même lorsque les températures ambiantes sont inférieures à 20 degrés Celsius. 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. **[Or. 48]**

[155] Schématiquement, cette solution Bypass, qui a déjà été commentée par les spécialistes⁹⁹, peut être présentée comme suit dans le dessin représenté plus haut au point 1[4] :



[156] 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 sur la partie défenderesse que pour établir l'application de la dérogation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il ne suffit pas du tout de dire que tous les constructeurs utiliseraient un tel pilotage des gaz d'échappement réglé sur la température et réduisent le contrôle des émissions à des températures inférieures à 10 degrés Celsius [omissis].

⁹⁹ [omissis]

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

[157] Par ses dernières questions 6-1 à 6-[4], 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 [Or. 49]

a) La protection individuelle requise par l'article 823, paragraphe 2, du BGB et la possibilité de baisser la protection individuelle requise

[158] 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.

[159] 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 Janecek¹⁰⁰ et Muñoz¹⁰¹ 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 justice¹⁰².

[160] 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 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 civils¹⁰³. 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 règle¹⁰⁴ et couvre ceux-ci. Au contraire, [Or. 50] dans l'esprit

¹⁰⁰ Arrêt du 25 juillet 2008, Janecek, C-237/07, EU:C:2008:447, point 42.

¹⁰¹ Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, points 29 à 31.

¹⁰² Question préjudicielle 6-2.

¹⁰³ Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, point 30.

¹⁰⁴ [omissis]

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) Protection individuelle en tant qu'objectif de la directive 2007/46/CE

[161] 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 I¹⁰⁵ et Faccini Dori¹⁰⁶ 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.

[162] Par sa question 6-3, le juge de céans veut savoir 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° 385/2009¹⁰⁷. Cette description de la fonction atteste le double 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. » [Or. 51]

[163] Les versions linguistiques romanes montrent plus nettement le caractère de déclaration de garantie dans le passage de la première phrase¹⁰⁸. Il y est précisé en plus que le certificat est une déclaration du constructeur du véhicule qui est

¹⁰⁵ Arrêt du 26 février 1986, Marshall, 152/84, EU:C:1986:84, point 24.

¹⁰⁶ Arrêt du 14 juillet 1994, Faccini Dori, C-91/92, EU:C:1994:292, points 24 et suivants.

¹⁰⁷ 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).

¹⁰⁸ [omissis]

délivrée directement à l'acquéreur. Sa teneur est déterminée non pas par le verbe « assurer » (versichern) mais par la notion de « garantir » (« garantieren », « garantir », « 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) 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.

[164] 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.

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

[165] La dernière question 6-4 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.

[166] 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*¹⁰⁹, 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 **[Or. 52]** lorsque le droit de l'Union est effectivement mis en œuvre par de seules mesures administratives, en l'espèce par le KBA.

[167] Ainsi que le juge 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

¹⁰⁹ Arrêt du 21 septembre 1989, *Commission/Grèce*, 68/88, EU:C:1989:339

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 »¹¹⁰.

[168] 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 à la protection de l'environnement. Le caractère bénéfique à l'environnement est de ce fait une caractéristique objective de qualité qui touche également la catégorie des personnes concernées¹¹¹.

[169] 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 commis¹¹². **[Or. 53]**

[170] 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 national¹¹³.

[171] 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.

[172] 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 validité¹¹⁴. Lorsque les mentions du certificat de conformité divergent de celles

¹¹⁰ Arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruiticola, C-253/00, EU:C:2002:497, point 30.

¹¹¹ [omissis]

¹¹² [omissis]

¹¹³ D'après le projet de cadre commun de référence (Code civil européen), l'imputation d'un avantage se fait également sous réserve de justification.

¹¹⁴ [omissis]

faites 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 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.

- [173] 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 consommation¹¹⁵ qui peut être généralisé. Dans l'arrêt *Quelle*¹¹⁶, 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.
- [174] 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 [Or. 54] 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.
- [175] 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 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.
- [176] 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.

¹¹⁵ 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).

¹¹⁶ Arrêt du 17 avril 2018, *Quelle*, C-404/06, ECLI:EU:C:2008:231, points 34 et suivants.

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

[177] Le juge de céans estime qu'une [créance d'indemnisation envers la partie défenderesse] ne s'envisage que si le recyclage des gaz d'échappement réglé sur la température est un dispositif d'invalidation interdit au sens des dispositions combinées de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, et de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007.

[178] Selon que le dispositif d'invalidation est jugé interdit ou non, l'[action] devra être rejetée ou aboutir au fond. La pertinence des questions posées s'échelonne comme suit selon les thèmes en cascade (arbre de décision du Tribunal).

- 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. 55]**
- 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 [?]

[179] Pour que la décision préjudicielle soit pertinente en l'espèce, il suffit que le succès ou l'échec de l'action dépende des questions préjudicielles. [omissis] [développements sans pertinence sur l'organisation de la procédure au principal]

[180] L'arbre de décisions revêt une importance capitale pour rejeter l'action engagée contre la partie défenderesse en sa qualité de constructeur du véhicule et il évite de nouvelles actions infondées aux yeux de la partie défenderesse si l'analyse juridique de la partie défenderesse devait prévaloir devant la Cour de justice.

[181] 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, les actions peuvent alors être rejetées à ce stade.

- [182] 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 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, l'action peut alors être rejetée à ce stade.
- [183] 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). **[Or. 56]** Les questions préjudicielles 2-3 et 2-4 visent à concrétiser la notion d'« utilisation normale ».
- [184] 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. 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.
- [185] 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.
- [186] 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 également être rejetée à ce stade si des dégâts, quels qu'ils soient, risquent de se produire en l'absence d'un dispositif. C'est dans cette mesure que le rejet ou non de l'action dépend de la définition à donner de la notion de « dégâts ».
- [187] 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. **[Or. 57]**

V. Sursis à statuer, ordonnance insusceptible de recours de droit interne, juge de droit communautaire au sens de l'article 267 TFUE.

[188] [omissis]¹¹⁷

[189] [omissis]^{118 119 120}

[190] [omissis]^{121 122}

[191] [omissis]

[192] [omissis] [développements sans pertinence sur le droit national de la procédure]

[signature]

¹¹⁷ [omissis]

¹¹⁸ [omissis]

¹¹⁹ [omissis]

¹²⁰ [omissis]

¹²¹ [omissis]

¹²² [omissis]