

**Affaire C-128/20**

**Demande de décision préjudicielle**

**Date de dépôt :**

19 février 2020

**Jurisdiction de renvoi :**

Landesgericht Klagenfurt (Autriche)

**Date de la décision de renvoi :**

19 février 2020

**Partie requérante :**

GSMB Invest GmbH & Co. KG

**Partie défenderesse :**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

---

[omissis]

**ORDONNANCE**

**DANS L’AFFAIRE**

**Partie requérante**

[omissis]

GSMB Invest GmbH & Co. KG

10245 Berlin  
ALLEMAGNE

[omissis]

[omissis]

[omissis]

**Partie défenderesse**

Auto Krainer Gesellschaft m.b.H.

[omissis]

9020 Klagenfurt am Wörthersee

[omissis]

**Ayant pour objet un litige d'une valeur de 21 111,27 euros [omissis]**

A) Les questions suivantes sont soumises à titre préjudiciel à la Cour de justice de l'Union européenne :

1. *L'article 5, paragraphe 1, 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 doit-il être interprété en ce sens qu'un équipement d'un véhicule, tel que visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007, est illicite lorsque la soupape de recyclage des gaz d'échappement, c'est-à-dire un composant susceptible d'exercer un effet sur les émissions, est conçue de telle manière à ce que le taux de recyclage des gaz d'échappement, à savoir la quotité de gaz d'échappement redirigée dans le moteur soit réglée de telle sorte que cette soupape assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement entre 15 et 33 degrés Celsius et seulement à une altitude inférieure à 1 000 m que, en dehors de cette fenêtre de températures, dans une marge de 10 degrés Celsius, et au-dessus de 1 000 m d'altitude, dans un intervalle de 250 m, ce taux est réduit linéairement à 0, ce qui entraîne une [Or. 2] augmentation des émissions de NOx au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007 ?*
2. *L'expression « en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident » figurant à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules doit-elle être interprétée en ce sens qu'un traitement des gaz d'échappement servant principalement à ménager des pièces telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules Diesel, ne répond pas aux dispositions dérogatoires ?*
3. *L'article 5, paragraphe 1, 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 doit-il être interprété en ce sens qu'un traitement des gaz d'échappement qui ne garantit le fonctionnement pleinement efficace des dispositifs de réduction des émissions que dans une plage de températures de 15 à 33 degrés Celsius et au-dessous de 1 000 mètres d'altitude (la « fenêtre de température ») et n'est dès lors pas pleinement opérationnel en Europe, en particulier en Autriche, la plus grande partie de l'année ne répond pas aux conditions requises par l'article 5, paragraphe 1, qui se « produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules » et constitue un dispositif illicite d'invalidation ?*

B) [omissis] [Suspension de la procédure] [Or. 3]

## MOTIFS

### I.) **Objet de la procédure au principal**

Par citation du 27 décembre 2017, la partie requérante sollicite la réhabilitation (l'annulation) du contrat de vente qu'elle a conclu le 9 janvier 2011 avec la partie défenderesse portant sur la VW, Caddy Maxi Comfortline 4 MOTION 2.0 1 TDI, [omissis] moyennant versement d'une indemnité d'utilisation. La requérante a signé le contrat de vente en croyant acheter un véhicule neuf notamment respectueux de l'environnement, émettant peu de gaz d'échappement, de CO<sub>2</sub> et sobre dans sa consommation, qui a une réception conforme, et dont les gaz d'échappement répondent aux normes légales.

Le fabricant du véhicule, la société Volkswagen AG, a appliqué une nouvelle fenêtre de température dans le cadre de la mise à jour du logiciel. Depuis cette mise à jour du logiciel, les véhicules désactiveraient la purification des gaz à une température extérieure inférieure à 15 degrés ainsi qu'à une température supérieure à 33 degrés ainsi qu'à une altitude de 1 000 mètres. Cette fenêtre de température est un **système de commutation illicite**. Aucune dérogation permettant cette fenêtre de température au sens de l'article 5 du règlement ne s'appliquerait d'autant plus qu'une réduction de la purification des gaz à des températures inférieures à 15 degrés, supérieures à 33 degrés ou au-dessus de 1 000 mètres d'altitude ne servirait pas à protéger le moteur dès lors qu'il n'y aurait pas de dégât direct au moteur.

La partie défenderesse conteste les prétentions émises tant dans leur principe que dans leur montant, a conclu au rejet de l'action et à la condamnation aux dépens, en substance pour les motifs suivants :

La « fenêtre de température » à savoir le décalage, c'est-à-dire la réduction successive du taux de recyclage des gaz d'échappement (le « taux EGR »), en fonction de la température ambiante est utilisée par l'ensemble des constructeurs de véhicules diesel dans la catégorie Euro 5. Le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral de la circulation, Allemagne ; ci-après le « KBA »), autorité de réception, l'aurait toujours su et l'aurait toujours jugé être une mesure licite au sens du règlement n° 715/2007. De surcroît, dans le contrôle de la mise à jour du logiciel le KBA a accordé en particulier une grande importance au contrôle de la durabilité des dispositifs de réduction de la pollution et constaté après contrôle approfondi que la mise à jour du logiciel n'aurait aucune incidence négative sur la durabilité des dispositifs de réduction de la pollution. [Or. 4]

## II.) Le cadre légal

La partie requérante fonde son action en annulation du contrat de vente sur la cause illicite au sens de l'article 879, paragraphe 1, de l'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Code civil général autrichien ; ci-après l'« ABGB »). Tout acheteur d'un véhicule peut selon elle s'attendre, dans un ordre juridique en place, tel l'ordre juridique européen, à ce que le véhicule qu'il acquiert n'ait pas été trafiqué par le constructeur. Volkswagen a installé dans près de 8,5 millions de véhicules dans le monde des dispositifs illicites d'invalidation en trompant les autorités de contrôle et les consommateurs dans le seul but de maximiser ses bénéfices. Cela heurterait à ses dires le sens de l'équité de toutes les personnes animées du sens de la justice et doit être dès lors qualifié de cause illicite au sens de l'article 879 de l'ABGB.

L'article 879, paragraphe 2, de l'ABGB énonce :

(1) Un contrat qui méconnaît une interdiction légale ou qui est contraire aux bonnes mœurs est nul.

La partie requérante fonde par ailleurs ses prétentions sur la garantie due par le vendeur au titre de l'article 932, paragraphe 4, de l'ABGB.

L'article 932, paragraphes 1 et 4, de l'ABGB dispose :

Tout vice permet à l'acheteur d'exiger l'amélioration (rectification ou ajout de ce qui manque), l'échange de la chose, une minoration adéquate de la contre-partie (réduction du prix) ou l'annulation du contrat (rédhibition) (paragraphe 1).

L'acquéreur a le droit d'obtenir, lorsqu'il n'est pas possible de procéder à la rectification ou à l'échange ou que cela impliquerait des dépenses excessives pour le vendeur, une réduction du prix ou, pour autant qu'il ne s'agisse pas d'un vice négligeable, la rédhibition du contrat. Il en va de même lorsque le vendeur refuse la rectification ou l'échange ou n'y procède pas dans un délai adéquat au cas où ces remèdes comporteraient pour l'acquéreur des inconvénients importants ou s'ils étaient exorbitants pour des raisons pertinentes tenant à la personne du vendeur (paragraphe 4) **[Or. 5]**

## III.) Nécessité de la décision préjudicielle de la Cour de justice

[omissis] [indications détaillées]

#### IV. Sur les questions préjudicielles :

##### Bases juridiques en droit de l'Union

Le 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 (ci-après le « règlement n° 715/2007 ») dispose notamment :

##### Considérant 12 :

*Les efforts devraient être poursuivis afin d'établir des limites d'émission plus strictes, notamment une réduction des émissions de dioxyde de carbone, et de garantir que ces limites sont liées aux performances réelles des véhicules en usage.*

##### Article 3, point 10 :

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 [Or. 6] 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 ;

##### Article 5 :

1. *Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.*

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

L'article 3, point 9, du règlement n° 692/2008 prévoit :

*L'essai du type 6 mesurant les émissions à basse température présenté à l'annexe VIII ne s'applique pas aux véhicules à moteur diesel.*

*Toutefois, lors de la demande de réception, les constructeurs communiquent à l'autorité compétente en matière de réception des données montrant que le dispositif de post-traitement du NOx atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficace dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7 °C tel que décrit dans l'essai du type 6.*

*Le constructeur fournit également à l'autorité compétente des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d'échappement (EGR), notamment sur son fonctionnement à basses [Or. 7] températures.*

*Cette information inclut également une description de tous les effets sur les émissions.*

*L'autorité compétente n'accorde pas la réception si les informations communiquées ne suffisent pas à démontrer que le dispositif de post-traitement atteint effectivement une température lui permettant de fonctionner de manière efficace durant un laps de temps déterminé.*

*Si la Commission en fait la demande, l'autorité compétente fournit des informations sur les performances des dispositifs de post-traitement du NOx et du système de recyclage des gaz d'échappement à basses températures.*

### **Motivation des questions préjudicielles :**

[omissis]

La présente demande de décision préjudicielle est concrètement suscitée notamment aussi par les jugements du Landgericht Stuttgart du 17 janvier 2019 [omissis] et du Landgericht Düsseldorf du 31 juillet 2019 [omissis].

Aux points 1 et 2 des motifs de son jugement, le Landgericht Stuttgart expose :

« 1. Lorsque le recyclage des gaz d'échappement, qui est installé dans un véhicule pour réduire l'émission du NOx, est diminué en cas de basses températures extérieures (« fenêtre de température »), cela constitue un dispositif d'invalidation (illicite) au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007. Il est sans importance de savoir dans quelle mesure le recyclage des gaz est diminué, dès lors que l'article 5, paragraphe 2, et l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 ne font pas de différence selon le degré de modification du système de contrôle des émissions. [Or. 8]



2. Pareil dispositif d'invalidation n'est pas autorisé au titre de la dérogation énoncée à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007, pour protéger le moteur, lorsque, dans l'état de la meilleure technique, il existe d'autres solutions techniques indépendamment de l'importance de leur surcoût.

3. Dans la répartition de la charge de la preuve à l'article 3, point 9, du règlement d'exécution (CE) n° 692/2008, l'auteur du règlement a en outre clairement établi qu'une « fenêtre de température » existant en plus ne peut être justifiée pour des basses températures.

4. Pareil dispositif d'invalidation n'est pas nécessaire au sens de l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 lorsqu'il fonctionne de manière quasiment ininterrompue au regard du moteur (à des températures extérieures inférieures à 7° Celsius) et contrevient ainsi aux objectifs du règlement ».

Le Landesgericht Klagenfurt fait siens ces motifs. Il estime qu'il découle de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 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 que la « fenêtre de température » est un dispositif d'invalidation illicite au sens de ce règlement. Il est en particulier illicite en ce que, dans la plupart des pays de l'Union européenne, en particulier en Autriche, en Allemagne et en suisse, la température ambiante est le plus souvent inférieure à 15 degrés Celsius tout au long de l'année et en ce que, compte tenu du relief de ces pays, les véhicules circulent très souvent au-dessus de 1 000 mètres d'altitude en sorte que ces conditions répondent à celles visées à l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 qui se « produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules ». La dérogation visant la protection du moteur à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 ne peut dès lors pas servir éventuellement de fondement juridique à des dispositifs d'invalidation qui sont activés dans des conditions « normales » d'utilisation des véhicules. Cela est particulièrement vrai lorsqu'il fonctionne à des températures ambiantes inférieures à 15 degrés Celsius. L'article 3, point 9), du règlement d'exécution (CE) n° 692/2008 détermine le laps de temps dans lequel un fonctionnement pleinement efficient du moteur doit être atteint après un démarrage à froid. Aux termes de cette disposition, le [Or. 9] dispositif de post-traitement du NOx doit atteindre une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficient dans les 4[00] secondes après un démarrage à froid à moins 7 °Celsius. Les autorités de réception ne peuvent délivrer de réception à ce titre lorsque ces conditions de réception ne sont pas établies à suffisance. On doit néanmoins conclure de cette charge de la preuve que l'auteur du règlement a en outre clairement établi qu'une « fenêtre de température » existant en plus ne peut être justifiée au-delà de cette dérogation. La « fenêtre de température » existante qui ne garantit un fonctionnement pleinement efficient du dispositif de réduction des émissions que dans une plage de températures de 15 à 33 degrés

Celsius et au-dessous de 1 000 mètres (la « fenêtre de température ») et n'est dès lors pas pleinement opérationnelle en Europe, et en particulier en Autriche, la plupart du temps au cours d'une année dans des conditions normales de fonctionnement ne répond pas aux conditions fixées par l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 et constitue dès lors un dispositif illicite d'invalidation.

[omissis]

**Klagenfurt, le 19 février 2020**

[omissis] [notes]

DOCUMENT DE TRAVAIL