COUR DE JUSTICE
DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMUNIQUE DE PRESSE n° 100/25
Luxembourg, le 1er août 2025

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-666/23 | Volkswagen (Droit à réparation adéquate)

Un constructeur automobile ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité pour un dispositif d'invalidation illicite du fait de l'existence d'une réception CE par type

Par ailleurs, le droit de l'Union ne s'oppose pas à ce que soit déduit du montant de l'indemnité due à l'acheteur un montant correspondant au bénéfice tiré de l'utilisation du véhicule ni à ce que cette indemnisation soit limitée à un montant représentant 15 % du prix d'achat, pour autant que cette indemnisation soit adéquate pour le préjudice subi

Deux acheteurs de véhicules diesel du constructeur automobile Volkswagen réclament devant une juridiction allemande [1] des dommages et intérêts à Volkswagen du fait que ces véhicules sont équipés d'un dispositif d'invalidation prétendument illicite [2].

Il s'agit d'un logiciel communément appelé « fenêtre de températures » visant à réduire le taux de recyclage des gaz d'échappement à partir d'une température ambiante de 10° C. Cela a pour conséquence que les émissions d'oxyde d'azote augmentent. Dans l'un des deux véhicules, ce logiciel était installé à l'origine, tandis que dans l'autre, il a été installé dans le cadre d'une mise à jour du logiciel du véhicule.

Eu égard aux arguments soulevés par Volkswagen, d'une part, et à l'arrêt de la Cour fédérale allemande de justice du 26 juin 2023, d'autre part, selon lequel un constructeur automobile peut invoquer, comme cause d'exonération de sa responsabilité, l'existence d'une erreur insurmontable quant à l'illicéité d'un dispositif d'invalidation, la juridiction allemande saisie des litiges a posé plusieurs questions à la Cour de justice quant à l'interprétation des dispositions pertinentes du droit de l'Union.

Premièrement, la Cour répond qu'**un constructeur automobile ne peut pas s'exonérer de sa responsabilité pour un dispositif d'invalidation illicite du fait que le type du véhicule** ou du dispositif même **a été réceptionné par l'autorité nationale compétente**.

En effet, la réception CE par type ne signifie pas nécessairement que l'autorité nationale compétente a confirmé l'appréciation du constructeur automobile quant au caractère prétendument licite du dispositif.

Deuxièmement, la Cour précise que la responsabilité du constructeur automobile s'applique tant dans le cas où le dispositif d'invalidation illicite était installé au stade de la production du véhicule que lorsqu'il a été installé ultérieurement.

Troisièmement, **le droit de l'Union ne s'oppose pas, en principe, à ce que soit déduit du montant de l'indemnité due à l'acheteur d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation illicite**, ayant subi un préjudice causé par ce dispositif, **un montant correspondant au bénéfice tiré de l'utilisation du véhicule**.

Il ne s'oppose pas non plus, en principe, à ce que cette indemnisation soit limitée à un montant

représentant 15 % du prix d'achat du véhicule.

Cela étant, il doit être veillé à ce que cette indemnisation constitue respectivement une réparation adéquate du préjudice subi.

Ainsi, il appartient à la juridiction saisie du litige de vérifier, le cas échéant, si l'imputation du bénéfice et la limitation en cause permettent d'assurer une telle réparation adéquate.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le texte intégral et, le cas échéant, le résumé de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Amanda Nouvel ✆ (+352) 4303 2524.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « Europe by Satellite » ✆ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !

[1] Le Tribunal régional de Ravensburg.

[2] La Cour a déjà jugé que les États membres sont tenus de prévoir que l'acheteur d'un véhicule à moteur équipé d'un dispositif d'invalidation interdit bénéficie d'un droit à réparation de la part du constructeur de ce véhicule lorsque ledit dispositif a causé un dommage à cet acheteur : voir arrêt du 21 mars 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation), C-100/21 (voir également communiqué de presse n °51/23).