



**Selon l'avocat général Rantos, l'installation d'un logiciel intégré modifiant, en fonction de la température extérieure et de l'altitude, le niveau des émissions des gaz polluants des véhicules est contraire au droit de l'Union et un tel véhicule n'est pas conforme au contrat de vente, au sens de la directive 1999/44**

*Un tel dispositif ne peut être justifié par la protection du moteur contre des dégâts ou un accident et par le fonctionnement en toute sécurité du véhicule s'il sert principalement à ménager des pièces telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel*

La conscience accrue de l'importance de la protection de l'environnement au sein de l'Union européenne se manifeste, notamment, par la volonté de limiter les émissions de polluants. En ce sens, les véhicules à moteur ont fait l'objet d'une réglementation de plus en plus contraignante, notamment avec l'adoption du règlement (CE) n° 715/2007<sup>1</sup>, relatif à la réception des véhicules à moteur.

Les trois présentes affaires portent sur l'achat de véhicules automobiles équipés d'un logiciel qui, au regard de certaines conditions de température et d'altitude de circulation, limite la réduction des émissions d'oxyde d'azote (NOx). (4)

Ainsi, dans le cas du véhicule visé dans la première affaire (C-128/20), à la suite de la mise à jour du logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur, la purification des gaz d'échappement est désactivée à une température extérieure inférieure à 15 °C et à une température extérieure supérieure à 33° C ainsi qu'à une altitude de circulation supérieure à 1 000 mètres (ci-après la « fenêtre de températures »). En dehors de cette fenêtre, dans une marge de 10° C, et au-dessus de 1 000 mètres d'altitude, dans un intervalle de 250 mètres, ce taux est réduit linéairement à 0, ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007.

Les véhicules visés dans les deuxième (C-134/20) et troisième (C-145/20) affaires contiennent également un logiciel qui faisait fonctionner le système de recyclage des gaz d'échappement selon la fenêtre de températures.

C'est dans ce contexte que le Landesgericht Klagenfurt (tribunal régional de Klagenfurt, Autriche), le Landesgericht Eisenstadt (tribunal régional d'Eisenstadt, Autriche) et l'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche) ont décidé de demander à la Cour de justice, en substance, si un logiciel de ce type constitue un « dispositif d'invalidation », au sens du règlement n° 715/2007. En cas de réponse affirmative, ces juridictions demandent si ce logiciel peut être autorisé sur le fondement des exceptions à l'interdiction de tels dispositifs, telles que prévues par ce règlement.

Dans ses conclusions présentées ce jour, l'avocat général Athanasios Rantos rappelle, tout d'abord, que, par son arrêt du 17 décembre 2020<sup>2</sup>, la Cour s'est prononcée pour la première fois sur l'interprétation de la disposition en cause. L'affaire ayant donné lieu à cet arrêt portait sur des

<sup>1</sup> 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).

<sup>2</sup> Arrêt de la Cour du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), [C-693/18](#) (voir aussi CP n° [170/20](#)).

véhicules à moteur dotés d'un logiciel ayant pour objet de fausser les résultats des contrôles d'émission de gaz polluants, notamment de NOx. Dans ledit arrêt, la Cour a jugé que constitue un « dispositif d'invalidation » un dispositif qui détecte tout paramètre lié au déroulement des procédures d'homologation prévues par ce règlement, aux fins d'améliorer la performance, lors de ces procédures, du système de contrôle des émissions, et ainsi d'obtenir l'homologation du véhicule, même si une telle amélioration peut également être observée, de manière ponctuelle, dans des conditions d'utilisation normales du véhicule.

Afin de déterminer si le logiciel en cause constitue un « dispositif d'invalidation », au sens du règlement n° 715/2007, l'avocat général procède à l'examen de son fonctionnement lors de l'« utilisation normale » des véhicules concernés qui, selon lui, renvoie non pas aux conditions prévues par le nouveau cycle européen de conduite (NEDC), mais aux conditions de conduite réelles.

À cet égard, il constate que la fenêtre de températures n'est pas représentative des conditions de conduite réelles, dès lors que des statistiques officielles relèvent que, en Autriche et en Allemagne, ainsi que dans d'autres États membres, les températures moyennes pour les années 2017-2019 ont été nettement inférieures à 15° C. En outre, compte tenu du relief de l'Autriche et de l'Allemagne, les véhicules à moteur y circulent très souvent au-dessus de 1 000 mètres d'altitude.

Il en conclut que **le logiciel en cause réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules, avec la conséquence qu'il constitue un « dispositif d'invalidation », au sens du règlement n° 715/2007.**

L'avocat général rappelle ensuite que ce règlement prévoit des exceptions à l'interdiction d'un dispositif d'invalidation, notamment 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.

À cet égard, il souligne que le législateur de l'Union a fait clairement la distinction entre, d'une part, le moteur, visé par cette exception, et, d'autre part, le système de maîtrise de la pollution, qui comprend le recyclage des gaz d'échappement (EGR). Ainsi, selon l'avocat général, **un dispositif d'invalidation qui sert principalement à ménager des pièces telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel ne relève pas de l'exception à l'interdiction**, dès lors que le fonctionnement de ces éléments n'affecte pas la protection du moteur.

Par ailleurs, la licéité d'un tel dispositif ne dépend pas de la question de savoir s'il équipait le véhicule concerné dès la fabrication de celui-ci ou s'il a été installé postérieurement.

En outre, dans le cadre d'une réception CE par type, les véhicules doivent respecter les exigences visées par le droit de l'Union, notamment celles relatives aux dispositifs d'invalidation. Si ce n'est pas le cas, ces véhicules ne disposent pas d'un certificat de conformité exact délivré par le constructeur et la vente ou l'immatriculation ne sont pas autorisées.

Ainsi, selon l'avocat général, **dès lors qu'un consommateur moyen, normalement informé et raisonnablement attentif et avisé, peut s'attendre à ce que les exigences réglementaires soient respectées, le véhicule concerné n'est pas conforme au contrat de vente, au sens de la directive 1999/44**<sup>3</sup> même en l'absence de clauses contractuelles spécifiques. En effet, en l'absence d'un certificat de conformité exact, le véhicule concerné ne correspond pas « à la description donnée par le vendeur », il n'est pas « propre à tout usage spécial recherché par le consommateur » et n'est pas « propre aux usages auxquels servent habituellement les biens du même type », au sens de la directive 1999/44, même si ledit véhicule est couvert par une réception CE par type en cours de validité.

Enfin, **un défaut de conformité consistant en la présence, dans le véhicule concerné, d'un dispositif d'invalidation illicite ne peut être considéré comme étant « mineur », même dans**

<sup>3</sup> 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).

**le cas où, à supposer que le consommateur eût connaissance de l'existence et du fonctionnement de ce dispositif, il aurait néanmoins acheté ce véhicule.** Dans ces conditions, le consommateur n'est pas privé du droit de demander la résolution du contrat au titre de la directive 1999/44.

---

**RAPPEL :** Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

**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 des conclusions (affaires [C-128/20](#), [C-134/20](#) et [C-145/20](#)) est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.*

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

*Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.*