



## COMMUNIQUE DE PRESSE n° 124/22

Luxembourg, le 14 juillet 2022

Arrêts de la Cour dans les affaires C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen et C-145/20 | Porsche Inter Auto et Volkswagen

### **Un logiciel, équipant des véhicules Diesel, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions lors de températures habituelles et durant la majeure partie de l'année, constitue un dispositif d'invalidation interdit**

*Un tel défaut du véhicule n'étant pas mineur, la résolution du contrat de vente du véhicule n'est, par principe, pas exclue*

Des acheteurs de véhicules de la marque Volkswagen équipés d'un logiciel réduisant le recyclage des gaz polluants du véhicule en fonction, notamment, de la température détectée demandent devant les juridictions autrichiennes l'annulation de leurs contrats de vente conclus entre 2011 et 2013.

Selon les indications de ces juridictions, ce logiciel ne garantit le respect des valeurs limites fixées au niveau de l'Union pour l'émission d'oxyde d'azote (NOx) que lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius (ci-après la « fenêtre de températures »). En dehors de cette fenêtre, le taux de recyclage des gaz d'échappement (EGR) est réduit linéairement jusqu'à 0, ce qui conduit à un dépassement des valeurs limites.

Cette fenêtre de températures résulte d'une mise à jour du logiciel des véhicules en question réalisée par Volkswagen, en vue de remplacer un logiciel interdit au regard du droit de l'Union. L'office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur avait autorisé cette mise à jour, ayant conclu qu'elle ne comportait pas un dispositif d'invalidation interdit.

La Cour suprême autrichienne, le tribunal régional d'Eisenstadt et le tribunal régional de Klagenfurt ont soumis à la Cour de justice plusieurs questions relatives à la licéité d'une telle fenêtre de températures et aux droits éventuels des acheteurs, dans la mesure où il s'agit de consommateurs, en vertu de la réglementation européenne en vigueur à l'époque des faits.

Par ses arrêts de ce jour, la Cour constate qu'**un dispositif qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission d'oxyde d'azote uniquement dans la fenêtre de températures constitue un dispositif d'invalidation en principe interdit en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007**<sup>1</sup>.

La Cour souligne à cet égard, d'une part, que des températures ambiantes inférieures à 15 degrés Celsius présentent un caractère habituel sur le territoire de l'Union. D'autre part, les valeurs limites d'émission fixées au niveau de l'Union doivent être respectées même lorsque les températures sont nettement inférieures à 15 degrés Celsius. Partant, un logiciel, tel que celui en cause, réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans 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).

conditions d'utilisation normales.

Le seul fait que ce dispositif contribue à ménager ou protéger des pièces distinctes du moteur, telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel, ne le rend pas pour autant licite.

**Il pourrait en être autrement s'il était établi que ce dispositif répond strictement au besoin d'éviter les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur**, occasionnés par un dysfonctionnement de l'une de ces pièces, **d'une gravité telle qu'ils génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule** équipé du même dispositif. Un tel « besoin » existe uniquement lorsque, au moment de la réception CE par type de ce dispositif ou du véhicule qui en est équipé, aucune autre solution technique ne permet d'éviter de tels risques. **Il appartient aux juridictions de renvoi de vérifier si tel est le cas s'agissant du dispositif d'invalidation dont sont équipés les véhicules en cause.** La Cour rappelle néanmoins dans ce contexte que le seul but de prémunir le moteur contre l'encrassement et le vieillissement ne peut justifier l'installation du dispositif d'invalidation <sup>2</sup>.

En tout état de cause, même si le besoin décrit ci-dessus existait, **le dispositif d'invalidation est interdit s'il devait, dans des conditions normales de circulation, fonctionner durant la majeure partie de l'année.** En effet, admettre un tel dispositif pourrait aboutir à ce que l'exception soit plus souvent appliquée que l'interdiction et porterait donc une atteinte disproportionnée au principe même de la limitation des émissions d'oxyde d'azote.

La Cour précise, par ailleurs, que la circonstance qu'un dispositif d'invalidation a été installé après la mise en service d'un véhicule n'est pas pertinente aux fins d'apprécier si l'utilisation de ce dispositif est interdite.

**En ce qui concerne les droits des consommateurs lorsqu'ils ont acheté un bien non conforme au contrat**, la réglementation européenne applicable à l'époque des faits, à savoir la directive 1999/44 <sup>3</sup>, prévoyait que le consommateur puisse exiger du vendeur la réparation du bien ou son remplacement, à moins que cela ne soit impossible ou disproportionné. C'est seulement si le consommateur n'a droit ni à la réparation ni au remplacement ou si le vendeur n'a pas mis en œuvre un de ces modes de dédommagement dans un délai raisonnable ou sans inconvénient majeur pour le consommateur que ce dernier peut exiger une réduction adéquate du prix ou la résolution du contrat. Toutefois, la résolution est exclue si le défaut de conformité du bien est mineur.

**La Cour constate à cet égard qu'un véhicule ne présente pas la qualité habituelle des biens de même type à laquelle le consommateur peut raisonnablement s'attendre et n'est donc pas conforme au contrat si, bien qu'étant couvert par une réception CE par type en vigueur et pouvant, par conséquent, être utilisé sur la route, ce véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit.**

De plus, **un tel défaut de conformité ne peut être qualifié de « mineur »**, même si, à supposer que le consommateur eût connaissance de l'existence et du fonctionnement de ce dispositif, ce consommateur aurait néanmoins acheté ce véhicule. Par conséquent, la résolution du contrat n'est, par principe, pas exclue.

**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.

<sup>2</sup> Voir à cet égard arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), [C-693/18](#) (voir CP [n° 170/20](#)).

<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).

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

Le texte intégral et le résumé des arrêts ([C-128/20](#), [C-134/20](#) et [C-145/20](#)) est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

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

Des images du prononcé des arrêts sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.

Restez connectés !

