



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 51/23

Luxembourg, le 21 mars 2023

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-100/21 | Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation)

L'acheteur d'un véhicule à moteur équipé d'un dispositif d'invalidation illicite bénéficie d'un droit à réparation de la part du constructeur automobile lorsque ledit dispositif a causé un dommage à cet acheteur

Outre des intérêts généraux, le droit de l'Union protège également les intérêts particuliers de l'acheteur individuel d'un véhicule à moteur vis-à-vis du constructeur de celui-ci lorsque ce véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit

Le tribunal régional de Ravensbourg (Allemagne) est saisi d'un recours en indemnité opposant un particulier (QB) à Mercedes-Benz Group. Cette action en justice a pour but de réparer le préjudice que Mercedes-Benz Group aurait causé en équipant le véhicule à moteur diesel, acheté par QB, d'un logiciel réduisant le taux de recyclage des gaz d'échappement lorsque les températures extérieures se situent en dessous d'un certain seuil. Un tel dispositif d'invalidation, ayant pour conséquence une augmentation des émissions d'oxyde d'azote (NO_x), serait interdit par le règlement n° 715/2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers.

En droit allemand, en cas de simple négligence, un droit à réparation peut exister dès lors qu'une loi destinée à protéger autrui a été violée. Partant, le juge allemand demande à la Cour de justice si les dispositions pertinentes de la directive 2007/46 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur (ci-après la « directive-cadre »), lues en combinaison avec le règlement n° 715/2007, doivent être interprétées en ce sens qu'elles protègent les intérêts particuliers d'un acheteur individuel d'un tel véhicule. S'agissant du calcul du montant de l'indemnité éventuellement due à QB, le tribunal régional de Ravensbourg souhaite en outre savoir s'il est nécessaire, pour donner un effet pratique au droit de l'Union, que le bénéfice tiré de l'utilisation du véhicule ne soit pas imputé sur le droit à réparation, ou qu'il ne le soit que dans une mesure limitée.

Dans son arrêt, la Cour explique au préalable qu'il appartient au juge allemand de procéder aux appréciations factuelles nécessaires pour établir si le logiciel de programmation en cause doit être qualifié de dispositif d'invalidation au sens du règlement n° 715/2007 et si son utilisation pourrait être justifiée au titre de l'une des exceptions que ce règlement prévoit ¹.

En ce qui concerne les intérêts protégés par le règlement n° 715/2007, outre l'objectif général visant à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement, la Cour prend en considération le cadre réglementaire plus large de l'homologation des véhicules à moteur de l'Union dans lequel ledit règlement s'inscrit. À cet égard, la Cour rappelle que, conformément à la directive-cadre, les véhicules doivent faire l'objet d'une réception CE par type ; celle-ci ne peut être octroyée que si le type de véhicule satisfait aux dispositions du règlement n° 715/2007, notamment celles

¹ Voir à cet égard les arrêts de la Cour du 14 juillet 2022, GSMB Invest, [C-128/20](#) (voir [CP n° 124/22](#)), et du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), [C-693/18](#) (voir [CP n° 170/20](#)).

relatives aux émissions. De plus, la Cour souligne que, selon la directive-cadre, les constructeurs des véhicules sont tenus de délivrer à l'acheteur individuel un certificat de conformité. Ce document, obligatoire, notamment, aux fins de la mise en service d'un véhicule, certifie que ce dernier satisfaisait à tous les actes réglementaires au moment de sa production. Ainsi, le certificat de conformité permet de protéger un acheteur individuel d'un véhicule contre le non-respect, par le constructeur, de son obligation de mettre sur le marché des véhicules conformes au règlement n° 715/2007.

Ces considérations amènent la Cour à conclure que **la directive-cadre établit un lien direct entre le constructeur automobile et l'acheteur individuel d'un véhicule à moteur visant à garantir à ce dernier que ce véhicule est conforme à la législation pertinente de l'Union**. Par conséquent, la Cour considère que les dispositions de la directive-cadre, lues en combinaison avec celles du règlement n° 715/2007, **protègent**, outre des intérêts généraux, **les intérêts particuliers de l'acheteur individuel d'un véhicule à moteur vis-à-vis du constructeur de celui-ci lorsque ce véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit. Les États membres sont donc tenus de prévoir que l'acheteur d'un tel véhicule bénéficie d'un droit à réparation de la part de son constructeur.**

En l'absence de dispositions du droit de l'Union régissant les modalités d'obtention d'une réparation par les acheteurs concernés par l'acquisition d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit, il appartient à chaque État membre de déterminer ces modalités. La Cour indique néanmoins que la législation nationale ne peut rendre impossible ou excessivement difficile l'obtention d'une réparation adéquate des dommages causés à l'acheteur. Il peut également être prévu que les juridictions nationales veillent à ce que la protection des droits garantis par l'ordre juridique de l'Union n'entraîne pas un enrichissement sans cause des ayants droit. En l'occurrence, le tribunal régional de Ravensbourg devra vérifier si l'imputation du bénéfice tiré de l'utilisation effective du véhicule par QB lui assure une réparation adéquate du préjudice qu'il aurait effectivement subi suite à l'installation, dans son véhicule, d'un dispositif interdit par le droit de l'Union.

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](#) de l'arrêt est publié 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 !

