

Version anonymisée

Traduction

C-592/23 – 1

Affaire C-592/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

26 septembre 2023

Juridiction de renvoi :

Oberster Gerichtshof (Autriche)

Date de la décision de renvoi :

6 septembre 2023

Parties demandereses :

LK

AK

Partie défenderesse :

Volkswagen AG

[OMISSIS]



Dans l'affaire opposant les parties demanderesse 1) LK [adresse] et 2) AK, même adresse, à la partie défenderesse Volkswagen AG, 38440 Wolfsburg, Allemagne, d'un enjeu de 20 532 euros à majorer des accessoires, l'Oberste Gerichtshof (Cour suprême, Autriche), saisi du pourvoi en cassation que les parties demanderesse ont introduit contre le jugement que l'Oberlandesgericht Wien (tribunal régional supérieur de Vienne) statuant en degré d'appel a rendu le 28 novembre 2022, GZ 15 R 118/22s-43, en réformant le jugement que le Landesgericht Korneuburg (tribunal régional de Korneuburg) avait rendu le 25 mai 2022, GZ 6 Cg 117/20s-39, a rendu la présente

Ordonnance

I. Les questions préjudicielles suivantes sont posées à la Cour de justice de l'Union européenne au titre de l'article 267 TFUE :

1. Faut-il interpréter l'article 2, point 6), et l'annexe III, point 3.13.4. du règlement d'application (CE) n° 692/2008 (conjointement avec l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007) en ce sens qu'un dispositif de maîtrise de la pollution (programme de commande de la régénération du catalyseur à accumulation au cours du cycle de préparation), est considéré comme un dispositif à régénération continue, dès lors que la régénération (processus antipollution) se produit au moins une fois au cours d'un essai de type I, après avoir été déjà réalisée au moins une fois au cours du cycle de préparation du véhicule (Precon c'est-à-dire preconditionnement) est un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 ?

2. a) Faut-il interpréter l'article 5, paragraphe 2, sous c), du règlement (CE) n° 715/2007 (conjointement avec l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 ainsi qu'avec l'article 2, point 6), et l'annexe III, point 3.13.4. du règlement d'application (CE) n° 692/2008) en ce sens que (le cas échéant) un tel dispositif d'invalidation est licite, dès lors que les conditions sont en substance respectées dans la procédure déterminante de contrôle des émissions ?

b) Faut-il interpréter l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007 (conjointement avec l'article 3, point 10), du règlement (CE) n° 715/2007 ainsi qu'avec l'article 2, point 6), et l'annexe III, point 3.13.4. du règlement d'application (CE) n° 692/2008) en ce sens que (le cas échéant) un tel dispositif d'invalidation est licite, lorsque le mode de fonctionnement intéressant les émissions que le dispositif présente dans la procédure de contrôle (test de réception) est également celui qui dans 80 % des cas existe également dans des conditions normales de conduite (en conduite réelle) ?

3. Faut-il interpréter le point 2.20 et l'annexe 13, point 3, du règlement n° 83 de la CEE/ONU (conjointement avec l'annexe III, point 3.13.1., et l'article 2, point 6, du règlement d'application (CE) n° 692/2008) en ce sens que la règle définie à l'annexe 13, point 3, deuxième phrase, du règlement n° 83 de la CEE/ONU, aux termes de laquelle l'interrupteur (empêchant ou permettant la phase de régénération) ne peut être actionné durant le cycle de préconditionnement que pour empêcher la régénération, est uniquement déterminante pour la procédure particulière de contrôle prévue à l'annexe 13 du règlement n° 83 de la CEE/ONU et de ce fait pour le contrôle des émissions d'un véhicule équipé d'un dispositif à régénération discontinue, mais pas pour un véhicule équipé d'un dispositif à régénération continue ?

II. [OMISSIS] [suspension de la procédure]

M o t i f s :

Sur le point I :

A. Les faits

[1] Les parties demanderesse ont acquis le 3 avril 2015, chez un concessionnaire automobile, au prix de 26 100 euros une voiture neuve de tourisme VW Golf Sportsvan Lounge BMT TDI DSG fabriquée par la partie défenderesse. Le véhicule est équipé d'un moteur de type EA 288 (EU-6 NSK) ; la norme d'émission applicable à ce véhicule est la norme EU 6. Du fait de sa conception et de sa programmation, ce moteur n'est pas concerné par la problématique liée aux taux de NOx sur la gamme de moteurs EA 189 (EU 5). L'homologation européenne du véhicule est toujours en vigueur.

[2] Le véhicule est équipé d'un système de recyclage des gaz d'échappement à basse pression pour épurer les gaz d'échappement. Le recyclage des gaz d'échappement est utilisé pour réduire les émissions d'oxyde d'azote à l'intérieur du moteur. Le véhicule a une fenêtre de températures couvrant des températures extérieures comprises entre - 24 degrés Celsius et + 70 degrés Celsius. La mise en œuvre de cette fenêtre de températures est techniquement requise pour la pérennité de la vanne « Exhaust Gas Recirculation » (recyclage des gaz d'échappement ; ci-après « EGR »), du radiateur EGR et du volet de radiateur EGR, ainsi que pour le filtre à particules Diesel et le turbocompresseur.

[3] La réduction continue du recyclage des gaz d'échappement dans le cadre de la fenêtre de températures augmente inévitablement les valeurs de NOx produites à l'intérieur du moteur. Afin de réduire au minimum possible ces émissions polluantes, un catalyseur à accumulation NOx est installé dans le véhicule. Ce catalyseur peut stocker chimiquement entre 50 et 70 % des oxydes d'azote pendant un parcours normal. Il doit être régulièrement régénéré par combustion pour conserver sa capacité de fonctionnement. La régénération dure environ 3 à 10 secondes et a lieu, selon les fabricants, à des intervalles d'environ 5 à 10 km pendant le fonctionnement. Dans le véhicule litigieux, la régénération a lieu environ tous les 5 km ou lorsque le catalyseur est complètement saturé. Pendant la régénération, les émissions de NOx augmentent brièvement (pendant une durée de 3 à 10 secondes).

[4] Le véhicule litigieux est équipé d'un « Precon » (Préconditionnement) qui détecte les cycles de conduite. Ce programme de commande détecte la préparation du véhicule au mesurage des gaz d'échappement sur le banc d'essai. Dans ce cas, une régénération est déclenchée indépendamment du kilométrage parcouru depuis la dernière régénération et indépendamment du degré de saturation du catalyseur. Il s'ensuit que le cycle d'essai proprement dit commence toujours avec un catalyseur régénéré.

[5] Lors du contrôle des valeurs des gaz d'échappement sur le banc d'essai, un cycle d'essai normalisé (NEDC) simule, conformément aux prescriptions d'essai européennes, un comportement de conduite déterminé du véhicule qui correspond, sur une période de 1 180 secondes et une distance d'environ 11 km, à des phases d'accélération, de conduite constante et de décélération en milieu urbain et extra-urbain. Du fait du Precon, sur un trajet simulé de 11 km, le catalyseur est toujours régénéré à deux reprises et jamais à trois reprises en augmentant brièvement les émissions polluantes. Cela ne correspond pas toujours à ce qui se passe dans la réalité, car un trajet de 11 km peut également être entamé avec un catalyseur presque saturé. Mathématiquement, avec des intervalles de régénération de 5 km, il y a en réalité 2,2 régénérations sur un trajet de 11 km. Sans détection du cycle de conduite dans le Precon, la régénération pourrait également avoir lieu à trois reprises au cours d'un cycle d'essai, ce qui, mathématiquement, se produit une fois sur cinq.

B. Positions des parties et procédure antérieure

[6] Les **parties demanderesse**s ont sollicité (en premier lieu) le paiement de 20 532 euros à majorer des accessoires trait pour trait contre la restitution du véhicule. Elles ont tout d'abord fait valoir que le véhicule avait été livré avec le moteur de type EA 189 et donc dans un état non conforme à la législation. La partie défenderesse ayant critiqué ce point, les parties demanderesse ont soutenu que le véhicule était équipé d'un moteur de type EA 288. Selon les propres indications de la partie défenderesse, ce type de moteur serait également concerné par le scandale des gaz d'échappement, d'autant plus que ce moteur serait

également équipé d'un dispositif d'invalidation illicite. Concrètement, deux dispositifs d'invalidation ont été programmés, à savoir un dispositif dépendant de la température et un autre dépendant du banc d'essai ou du fonctionnement normal. La manipulation délibérée des représentants de la partie défenderesse les a induits en erreur, raison pour laquelle ils auraient droit à une indemnisation sous la forme d'une réparation en nature, conformément à l'article 874 ABGB. La responsabilité délictuelle de la partie défenderesse est également engagée pour avoir porté atteinte aux bonnes mœurs au sens de l'article 1295, paragraphe 2, de l'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (Code civil général autrichien ; ci-après l'« ABGB »).

[7] La **partie défenderesse** a rétorqué que le type de moteur EA 288 en cause n'était pas équipé d'un dispositif d'invalidation (illicite). La fenêtre de températures couvrirait la plage de températures de -24 degrés Celsius à +70 degrés Celsius et serait donc tellement large que le recyclage des gaz d'échappement fonctionne à 100 % en Autriche. Afin d'obtenir des valeurs de mesure comparables, la détection du cycle de conduite dans le Precon a pour effet que la régénération du catalyseur à accumulation NOx, qui a sinon normalement lieu tous les 5 km, se fait pendant le préconditionnement, afin que le cycle d'essai proprement dit soit représentatif.

[8] Le **premier juge** a partiellement fait droit à la demande. À ses yeux, le moteur de type EA 288 en cause ne comporte pas de dispositif d'invalidation illicite, car, en raison de la large fenêtre de températures, le recyclage des gaz d'échappement ne serait désactivé qu'exceptionnellement pour éviter des situations dangereuses. La détection du cycle de conduite (Precon) mise en œuvre doit cependant être appréciée différemment sur le banc d'essai, car la différenciation indépendante du comportement de conduite lors de la régénération en mode de test, d'une part, et en mode de conduite réelle, d'autre part, ne sert pas à prévenir les risques, même si, d'un point de vue purement technique, rien n'est « désactivé ».

[9] Le **juge d'appel** a intégralement rejeté la demande. Le véhicule litigieux est équipé d'un moteur de type EA 288, dont la fenêtre de températures couvre une plage de températures de -24 degrés Celsius à +70 degrés Celsius. Étant donné qu'en Europe, les températures ne vont généralement pas tout au long de l'année en deçà ni au-delà de cette plage de températures, on a la garantie que le dispositif d'épuration des gaz d'échappement fonctionne pendant toute la durée de la conduite. Selon lui, cette fenêtre de températures n'est donc pas un dispositif d'invalidation illicite.

[10] Considéré isolément, le programme Precon pourrait être qualifié de dispositif d'invalidation (illicite), car la régénération du catalyseur avant le contrôle modifie un paramètre du système de contrôle des émissions de telle sorte qu'il « pourrait » en réduire l'efficacité. Elle ne la réduira cependant pas forcément, car une régénération du catalyseur peut également avoir lieu en réalité à la fin du dernier trajet effectué avant le test, de sorte que le trajet réel suivant

commence également avec un catalyseur nettoyé, ce qui correspond à un trajet de test après le Precon sur le banc d'essai. Dans ce cas, les conditions seraient exactement les mêmes que celles du cycle de test, puisque l'on commence chaque fois avec un catalyseur nettoyé.

[11] D'un point de vue juridique, il est toutefois décisif que l'article 2, point 6, du règlement d'application applicable en l'espèce (conjointement avec l'annexe III, point 3.13, de ce règlement d'application et l'annexe 13, paragraphe 3, du règlement n° 83 de la CEE/ONU) prévoit aussi bien un dispositif à régénération discontinue qu'un dispositif à régénération continue ; ce dernier ne requiert aucune procédure d'examen particulière. Ces dispositions montrent que la mise en œuvre de tels systèmes est licite, ce qui vaut concrètement pour une régénération dans le cadre de la préparation du véhicule au cycle d'essai, pour autant qu'une autre régénération ait lieu au moins une fois pendant l'essai. Ainsi, il ne faut pas voir de dispositif d'invalidation illicite dans la détection du cycle de conduite (Precon) destinée à préparer le véhicule au cycle d'essai, car ce processus est expressément autorisé par le législateur européen. La régénération dans le Precon garantit qu'aucune autre valeur de NOx accumulée dans le catalyseur lors d'un trajet précédent ne sera enregistrée dans le cycle d'essai en plus des émissions produites à ce moment-là, car cela signifierait une distorsion des valeurs relevées.

[12] La cassation est recevable en ce que l'Oberste Gerichtshof (Cour suprême) ne s'est pas encore prononcée à ce jour sur la détection du cycle de conduite (Precon) en cause pour le type de moteur EA 288.

[13] C'est contre cette décision qu'est dirigé le **pourvoi en cassation** des parties demanderesse, visant à faire droit à leur demande.

[14] Dans son **mémoire en réponse**, la partie défenderesse conclut au rejet du pourvoi de la partie adverse et demande, à titre subsidiaire, de ne pas y faire droit.

C. Dispositions applicables

Règlement (CE) n° 715/2007 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

« *article 3, point 10 :*

Aux fins du présent règlement et de ses mesures d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent :

“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 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 ; »

Règlement 692/2008/CE de la Commission portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 (en abrégé le « règlement d'application ») :

« article 2, point 6 :

Aux fins du présent règlement on entend par :

“dispositif à régénération discontinue”, des convertisseurs catalytiques, des filtres à particules ou d'autres dispositifs de maîtrise de la pollution nécessitant un processus de régénération discontinue à intervalles de moins de 4 000 km d'utilisation normale du véhicule ;

Annexe III : Vérification des émissions moyennes à l'échappement en conditions ambiantes

3. Exigences techniques

....

3.13. – Exigences techniques applicables à un véhicule équipé d'un système à régénération discontinue.

3.13.1. – Les exigences techniques sont prévues au paragraphe 3 de l'annexe 13 du règlement n° 83 de la CEE/ONU sous réserve des exceptions décrites aux points 3.13.2. à 3.13.4.

3.13.4. – En ce qui concerne un dispositif à régénération discontinue, au cours des cycles où se produit une régénération, les normes d'émission peuvent être dépassées. Si une régénération d'un dispositif de maîtrise de la pollution se produit au moins une fois par essai du type 1 et que le dispositif s'est déjà régénéré au moins une fois durant le cycle de préparation du véhicule, il est considéré comme un dispositif à régénération continue et n'est pas soumis à une procédure d'essai particulière. »

Le règlement n° 83 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU) – Prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant (JO 2006, L 375, p. 242)

« DÉFINITIONS

Au sens du présent Règlement, on entend :

...

2.20. par “*dispositif à régénération discontinue*”, un dispositif antipollution aval (catalyseur, filtre à particules, etc.) nécessitant un processus de régénération à intervalles de moins de 4 000 km d’utilisation normale du véhicule. Au cours des cycles où se produit une régénération, les limites d’émission de polluants peuvent être dépassées. Si une régénération du dispositif antipollution se produit au moins une fois pendant le cycle d’essai du type I et s’il s’en est déjà produit une au moins pendant le cycle de réparation du véhicule, le dispositif est considéré comme dispositif à régénération continue n’étant pas soumis à une procédure d’essai spéciale. L’annexe 13 ne s’applique pas aux dispositifs à régénération continue.

Annexe 13 : Méthode d’essai pour le contrôle des émissions d’un véhicule équipé d’un dispositif à régénération discontinue

3. Mode opératoire

Le véhicule peut être muni d’un interrupteur permettant d’empêcher ou de permettre la phase de régénération, à condition que cette opération n’influe pas sur les réglages d’origine du moteur. Cet interrupteur doit seulement être utilisé pour empêcher la phase de régénération de se produire pendant la phase d’encrassement du dispositif d’épuration et pendant les cycles de conditionnement. Par contre, il ne doit pas être utilisé pendant la mesure des émissions au cours de la phase de régénération ; dans ce cas, l’essai d’émissions doit être exécuté avec le module de commande d’origine non modifié ».

D. Observations liminaires

[15] La solution du litige dépend essentiellement de l’interprétation de l’article 3, point 10, de l’article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 715/2007, de l’article 2, point 6, et de l’annexe III, points 3.13.1 et 3.13.4 du règlement d’application ainsi que du point 2.20 et de l’annexe 13, point 3, du règlement n° 83 CEE-ONU. L’Oberste Gerichtshof (Cour suprême) estime qu’il n’y a pas d’« acte clair » à l’endroit des questions préjudicielles en sorte qu’elle doit saisir la Cour de justice européenne d’un renvoi préjudiciel.

[16] Dans la procédure, il n’est plus contesté que le véhicule des parties demanderesses est en réalité équipé d’un moteur Diesel de type EA 288, relevant de la norme antipollution UE 6. Ce moteur est pourvu d’une fenêtre de températures couvrant des températures extérieures comprises entre – 24 degrés Celsius et + 70 degrés Celsius. Il est constant qu’il ne s’agit pas là d’un dispositif d’invalidation qui est en tout cas illicite au sens de l’article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 (indépendamment de la question de la protection du moteur dans le cas concret), car il fonctionne la majeure partie de l’année en raison des températures extérieures dominantes. Les parties demanderesses ne tirent plus de prétentions non plus de la présence de la fenêtre de températures.

[17] Dans la procédure de cassation, il s'agit surtout de savoir si le Precon mis en œuvre avec la détection du cycle de conduite (programme de commande pour la régénération du catalyseur dans le cycle de préparation) est un dispositif d'invalidation illicite au sens des dispositions combinées de l'article 3, point 10, et de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007.

E. Motivation du renvoi

[18] **1.1** La première question porte sur la question de savoir si un dispositif à régénération continue (par opposition à un simple dispositif à régénération discontinue) peut effectivement constituer un dispositif d'invalidation. En effet, l'Oberste Gerichtshof (Cour suprême) considère que le Precon en cause (programme de commande pour la régénération du catalyseur à accumulation dans le cycle préparatoire, faisant en sorte que le cycle d'essai proprement dit de type 1 commence avec un catalyseur régénéré) est un dispositif à régénération continue. D'après les constats faits, tant les conditions requises par l'article 2, point 6, du règlement d'application que celles requises par l'annexe III, point 3.13.4 pour un dispositif à régénération continue sont remplies.

[19] **1.2** L'article 2, point 6, du règlement d'application (dont les termes sont identiques à ceux du point 2.[2]0, première phrase, du règlement n° 83 CEE-ONU) définit le dispositif à régénération discontinue. L'annexe III, point 3.13.4. du règlement d'application se réfère à cette définition ; la première phrase correspond là au point 2.[2]0, deuxième phrase, du règlement n° 83 CEE-ONU. La deuxième phrase (dont les termes sont identiques à ceux de la troisième phrase du point 2.[2]0 du règlement n° 83 CEE-ONU) définit le dispositif à régénération continue comme une forme particulière de dispositif de régénération discontinue et dispose qu'aucune procédure d'essai particulière n'est requise pour un dispositif à régénération continue.

[20] Il convient donc de faire la distinction entre un dispositif à régénération discontinue et un dispositif à régénération continue. La particularité d'un dispositif à régénération continue est qu'une régénération a lieu au moins une fois au cours d'un essai de type 1, après avoir déjà eu lieu au moins une fois au cours du cycle de préparation du véhicule.

[21] La règle voulant qu'aucune procédure d'essai particulière ne soit requise pour un dispositif à régénération continue signifie que l'annexe 13, point 3, du règlement n° 83 CEE-ONU (conjointement avec l'annexe III, point 3.13.1 du règlement d'application) n'est pas applicable. La procédure d'essai définie à l'annexe 13, point 3, du règlement n° 83 CEE-ONU ne s'applique donc qu'aux véhicules équipés d'un dispositif à régénération discontinue et non aux véhicules équipés d'un dispositif à régénération continue. Ces conséquences sont indubitablement confirmées par (les dispositions aux termes identiques à ceux du) point 2.20. du règlement n° 83 CEE-ONU. Il y est explicitement indiqué que l'annexe 13 du règlement n° 83 CEE-ONU ne s'applique pas aux dispositifs à

régénération continue. C'est la procédure d'essai de l'annexe 4A du règlement n° 83 CEE-ONU qui s'applique donc à un dispositif de régénération continue. Dans ce cas, le mesurage des gaz d'échappement n'est effectué que pendant le cycle d'essai proprement dit. En revanche, pour les dispositifs à régénération discontinue, il existe d'autres cycles d'essai (cycle de préparation ; cycle de régénération).

[22] **1.3** En raison de la fiction juridique de l'annexe III, point 3.13.4, deuxième phrase, du règlement d'application, selon laquelle la forme particulière décrite d'un dispositif à régénération discontinue est considérée comme un dispositif à régénération continue, on doit supposer pour le tour d'essai (sur le banc d'essai) que le dispositif de régénération se trouve constamment (en permanence) en fonction. La commande du processus de régénération ne doit donc pas être prise en compte pour le mesurage des gaz d'échappement, de sorte que, selon l'Oberste Gerichtshof (Cour suprême), on doit considérer que le fonctionnement (et le mode d'action) du moteur qui intéresse les mesurages est constant (uniforme).

[23] Si, en vertu de la fiction juridique décrite, le mode de fonctionnement uniforme du moteur s'applique au tour d'essai, il doit en être de même pour la conduite réelle, car une comparaison pertinente avec la conduite réelle (avec des conséquences juridiques défavorables en cas de modifications ayant une incidence sur les émissions) n'est possible que si les mêmes conditions initiales sont réunies en ce qui concerne le mode de fonctionnement du dispositif de contrôle des émissions. Pour cette raison, il est évident que, à l'endroit d'un dispositif à régénération continue, il faut également considérer, pour la conduite réelle, que le dispositif de régénération fonctionne en permanence.

[24] Cela signifierait qu'aucun élément du dispositif de contrôle des émissions ne serait activé, modifié, retardé ou désactivé dans sa fonction par un dispositif à régénération continue, réduisant ainsi l'efficacité du dispositif de contrôle des émissions en conduite réelle. Si l'on suit cette approche, un tel dispositif à régénération continue ne constituerait pas un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007.

[25] **2.1** Les questions 2 a) et b) portent sur l'existence d'une cause de justification, même si l'on devait considérer que c'est un dispositif d'invalidation.

[26] **2.2** L'article 5, paragraphe 2, sous c), du règlement (CE) n° 715/2007 prévoit une cause de justification expresse (écrite) lorsque, malgré le dispositif d'invalidation, les conditions de la procédure de contrôle concernée sont pour l'essentiel respectées. L'annexe III, point 3.13.4, du règlement d'application prévoit expressément l'utilisation d'un Precon (programme de commande pour la régénération du catalyseur dans le cycle de préparation) et dispose que, dans certaines conditions, réunies en l'espèce, le dispositif de régénération est considéré comme un dispositif à régénération continue, ce qui a pour conséquence qu'un essai de type 1 doit avoir lieu. Les conditions d'essai en question ici

prévoient donc, pour qu'un test d'homologation donné (type 1) s'applique, qu'une régénération du dispositif de contrôle des émissions (catalyseur) doit avoir lieu au moins une fois au cours du cycle de préparation. Si cette condition est prescrite dans les normes relatives à la méthode d'essai déterminante, les conditions d'application de l'exception au titre de l'article 5, paragraphe 2, sous c), du règlement (CE) n° 715/2007 doivent également être remplies.

[27] **2.3** Conformément à l'article 5, paragraphe 1, du règlement (CE) n° 715/2007, les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions doivent garantir que le véhicule est conforme au règlement (CE) n° 715/2007, même dans des conditions normales d'utilisation, et notamment que les valeurs limites sont respectées. À cet égard, dans l'arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel) (C-693/18, EU:C:2020:1040, point 99), la Cour a indiqué que l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 doit être interprété en ce sens qu'un logiciel qui modifie le niveau des émissions des véhicules en fonction des conditions de conduite qu'il détecte et ne garantit le respect des limites d'émissions que lorsque ces conditions correspondent à celles appliquées lors des procédures d'homologation constitue un dispositif d'invalidation même si l'amélioration de la performance du système de contrôle des émissions peut également être observée, de manière ponctuelle, dans des conditions d'utilisation normales du véhicule. Cela veut dire a contrario qu'un dispositif d'invalidation doit être licite lorsque les émissions produites par le véhicule dans le cycle d'essai sont celles que l'on retrouve dans la plus grande partie c'est-à-dire dans la majorité des cas en conduite réelle.

[28] C'est le cas du Precon en cause. D'après les constats qui ont été faits, une régénération a lieu à deux reprises pendant le cycle d'essai proprement dit, alors que, mathématiquement, une régénération a lieu 2,2 fois en conduite réelle – avec les intervalles de régénération donnés de 5 km sur une distance de 11 km (comparable au cycle d'essai). En conduite réelle, la régénération peut donc également avoir lieu à trois reprises, et ce, mathématiquement, une fois sur cinq. Partant de là, on ne peut en aucun cas supposer qu'il y ait normalement des régénérations à trois reprises dans les conditions de conduite réelles (par rapport aux conditions d'essai). Pareilles régénérations sont certes possibles – en fonction de l'état de charge du catalyseur – mais il est nettement plus fréquent que les régénérations se fassent seulement à deux reprises, à savoir dans 80 % des cas. Dans la majorité des cas, en conduite réelle le catalyseur est donc également régénéré, de sorte que les conditions sont identiques à celles du cycle d'essai.

[29] Si le mode de fonctionnement du dispositif de réduction des émissions (catalyseur) est à 80 % identique en conduite réelle et en conditions d'essai, l'Oberste Gerichtshof (Cour suprême) estime que l'on ne peut pas dire que la réduction des émissions ne peut être observée que de manière ponctuelle, également en conduite réelle.

[30] **3.** La troisième question porte sur l'objection des parties demanderesse selon laquelle le Precon n'est pas un dispositif à régénération continue, parce que

l'interrupteur installé est actionné pour empêcher ou permettre la régénération pendant le cycle de préparation, afin de déclencher la régénération du catalyseur et pas seulement pour l'empêcher. L'annexe 13, point 3, du règlement n° 83 CEE-ONU l'interdit (voir également le point 3.2.3.).

[31] L'annexe 13, point 3, du règlement n° 83 CEE-ONU s'applique certes à un dispositif à régénération discontinue (avec les procédures d'essai spéciales prévues à l'annexe 13 du règlement n° 83 CEE-ONU), mais pas à un dispositif à régénération continue (essai du type I prévu à l'annexe 4A du règlement n° 83 CEE-ONU). Pour un dispositif à régénération continue, l'annexe III, point 3.13.4. du règlement d'application (aux termes identiques à ceux du point 2.20, troisième phrase, du règlement n° 83 CEE-ONU) prévoit en effet expressément que la régénération du catalyseur doit se produire au moins une fois au cours du cycle d'essai. Le fait que cette régénération soit déclenchée sciemment et que le cycle d'essai proprement dit commence donc avec un catalyseur vide est donc prescrit et n'est pas préjudiciable.

Sur le point II :

[32] [OMISSIS]

Oberster Gerichtshof (Cour suprême)

Vienne, le 6 septembre 2023

[OMISSIS]