

Affaire C-388/21

Renvoi préjudiciel

Date de dépôt :

23 juin 2021

Juridiction de renvoi :

Landgericht Erfurt (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

17 juin 2021

Partie requérante :

A

Partie défenderesse :

B

Landgericht Erfurt

(Tribunal régional d'Erfurt)

[OMISSIS]

Ordonnance

de renvoi préjudiciel à la

Cour de justice de l'Union européenne

Dans le litige opposant

A _____
– requérant –

[OMISSIS]

à

B _____
– défendeur –

[OMISSIS]

ayant pour objet un recours en indemnisation au titre du « scandale du diesel »,

la 8^{ème} chambre civile du Landgericht Erfurt (Tribunal régional d'Erfurt, Allemagne) [OMISSIS]

[OMISSIS]

ordonne :

I. Il est sursis à statuer dans la présente affaire. **[Or. 2]**

II. La Cour de justice de l'Union européenne (ci-après la « Cour ») est saisie, au titre de l'article 267 TFUE, des questions d'interprétation du droit de l'Union suivantes :

1. L'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46/CE, lus conjointement avec les articles 4, 5 et 13 du règlement (CE) n° 715/2007 ont-ils également pour objet et pour finalité de protéger les intérêts des acquéreurs individuels de véhicules automobiles et leur patrimoine ? Cela inclut-il l'intérêt d'un acquéreur individuel d'un véhicule automobile à ne pas acquérir un véhicule non conforme aux exigences du droit de l'Union, notamment un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ?

2. Le droit de l'Union, et plus particulièrement le principe d'effectivité et les droits fondamentaux de l'Union ainsi que les propres droits de la nature, impose-t-il un droit à réparation fondé sur la responsabilité civile du constructeur du véhicule dès lors que ledit constructeur a commis une faute (par négligence ou intentionnelle) en mettant sur le marché un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ?

A. Les faits et la procédure devant la juridiction nationale

Le présent litige fait partie des nombreuses procédures liées au « scandale du Diesel », dans lesquelles des fabricants de véhicules ou de moteurs équipés d'un dispositif d'invalidation illicite sont poursuivis en réparation dans toute l'Europe.

Le requérant a acquis une voiture de tourisme d'occasion de type Mercedes-Benz GLK 200 CDI auprès d'un concessionnaire automobile en juillet 2017. Le véhicule est équipé d'un moteur diesel de type OM 651, norme d'émission Euro 5, provenant de la défenderesse.

Par son recours, le requérant demande la condamnation du défendeur à lui verser 8 457,47 euros et à le libérer de ses obligations de prêt pour un montant de 15 528,32 euros, contre la remise simultanée du véhicule.

Le véhicule comporte une régulation du recyclage des gaz d'échappement en fonction de la température, c'est-à-dire que le recyclage des gaz d'échappement est réduit à certaines températures extérieures (« fenêtre thermique »), ce qui entraîne une émission plus importante de NOx (oxyde d'azote).

B. Les dispositions du droit allemand applicables

Les dispositions du droit allemand pertinentes aux fins de la solution du litige sont les suivantes :

« Article 823 du Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand, ci-après le « BGB ») – Responsabilité pour les dommages

(1) Quiconque, agissant intentionnellement ou par négligence, porte atteinte de manière illicite à la vie, au corps, à la santé, à la liberté, à la propriété ou à tout autre droit d'autrui, est tenu à l'égard de celui-ci de réparer le préjudice qui en résulte. [Or. 3]

(2) La même obligation vise celui qui contrevient à une loi visant à protéger autrui. Si, de par le contenu de la loi, il est également possible de contrevir à celle-ci sans commettre de faute, l'obligation de réparation n'intervient qu'en cas de faute.

Article 826 du BGB – Atteinte intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs

Quiconque cause intentionnellement, au mépris de l'ordre public et des bonnes mœurs, un préjudice à autrui est tenu de réparer ce préjudice. »

C. La pertinence des questions préjudicielles pour la solution du litige

Selon l'appréciation provisoire de la juridiction de céans, la « fenêtre thermique » du moteur en question est un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), lu en combinaison avec l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007. L'utilisation d'un tel dispositif d'invalidation soulève la question de savoir si, au titre du droit de l'Union, l'acquéreur du véhicule dispose – au moyen d'un effet protecteur ou de manière directe – d'un droit à réparation fondée sur la responsabilité civile, même en cas de violation du droit de l'Union par le constructeur du véhicule par simple négligence. Le succès du présent recours dépend de la réponse à cette question, puisque la responsabilité pour atteinte intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs au sens de l'article 826 du BGB est susceptible d'être exclue.

La Cour n'a pas encore tranché cette question. Il ne s'agit pas non plus d'un acte clair.

1. Sur la première question préjudicielle

La première question vise à déterminer si le droit de l'Union a également pour objet et pour intention de protéger l'acheteur individuel d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation non autorisé. Dans ce cas, le droit allemand accorde, sur le fond, un droit à réparation tiré de l'article 823, paragraphe 2, du BGB.

Une responsabilité délictuelle du défendeur pourrait résulter de l'application combinée de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1, et de l'article 46 de la directive 2007/46/CE ainsi que des articles 4, 5 et 13 du règlement (CE) n° 715/2007. Cela présuppose que ces dispositions – prises individuellement ou dans leur ensemble – puissent être considérées comme une « législation protectrice ».

S'agissant des conditions d'une législation protectrice, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a fait les constatations suivantes dans sa demande de décision préjudicielle présentée dans l'affaire dite « des implants mammaires » [OMISSIS] :

« Selon une jurisprudence constante du Bundesgerichtshof, une norme doit être considérée comme une norme protectrice au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB lorsque, eu égard à sa finalité et son contenu, elle vise à tout le moins également à protéger les particuliers ou certaines catégories de personnes contre des atteintes à certains intérêts protégés. Ce qui importe à cet égard, ce ne sont pas les effets, mais le contenu et la finalité de la norme, ainsi que de savoir si, lors de son adoption, le législateur a précisément voulu, ne serait-ce qu'à titre secondaire, faire bénéficier des particuliers [Or. 4] ou certaines catégories de personnes d'une protection juridictionnelle telle qu'elle est invoquée en raison de la violation alléguée. Il suffit que la norme vise à protéger également les intérêts en cause des particuliers, même si elle poursuit principalement un intérêt général. Toutefois, il ne faut pas que le champ d'application des normes protectrices s'étende excessivement. Pour cette raison, il ne suffit pas que le respect de la norme permette de parvenir objectivement, par ricochet, à cette protection individuelle ; celle-ci doit, au contraire, faire partie des objectifs poursuivis par la norme. Par ailleurs, il doit apparaître utile et justifiable, au regard du droit de la responsabilité dans son ensemble, de créer un droit individuel à réparation du préjudice ; à cette fin, il convient de vérifier, en procédant à une appréciation globale du contexte réglementaire dans lequel s'inscrit la norme en cause, si le législateur a pu avoir l'intention d'associer à l'atteinte à l'intérêt protégé une obligation de réparation de l'auteur de cette atteinte, avec toutes les allègements en matière de preuve dont la personne lésée bénéficie dans ce cas. »

C'est pourquoi, dans le contexte de la présente affaire, se pose la question de savoir si le droit de l'Union dans son intégralité, et avant tout l'article 18,

paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE, ainsi que l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, vise, outre la protection d'intérêts généraux, également celle de l'acquéreur individuel contre l'achat d'un véhicule automobile non conforme au droit de l'Union, notamment d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 715/2007

2. Sur la seconde question préjudicielle

En outre, la question se pose de savoir si l'acheteur d'un véhicule tire un droit à réparation directement du droit de l'Union, indépendamment de son caractère de loi protectrice. Le principe d'effectivité combiné aux droits fondamentaux de l'Union et aux propres droits de la nature pourrait plaider en ce sens.

a) Le **principe d'effectivité** prévu par le droit de l'Union exige que les objectifs poursuivis par ce droit ne soient pas contrariés ou rendus excessivement difficiles.

Les objectifs et les buts poursuivis par la réglementation de l'Union relative à l'immatriculation des véhicules et aux émissions n'auront d'effet utile que si les infractions commises sont sanctionnées et que les infractions futures sont empêchées [voir également article 46 de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre), JO 2007, L 263, p. 1]. Une sanction efficace et dissuasive est nécessaire pour garantir la réalisation de l'objectif d'un niveau élevé de sécurité routière ainsi que de protection de la santé et de l'environnement, d'utilisation rationnelle de l'énergie, de protection effective contre une utilisation non autorisée et de protection des consommateurs. Les juridictions nationales doivent en tenir compte (arrêt du 3 octobre 2013, Duarte Hueros, C-32/12, EU:C:2013:637).

L'effet de sanction – ainsi que l'effet préventif – semblent toutefois être remis en question en Allemagne. Il est soutenu que l'Allemagne prévoit des sanctions insuffisantes. **[Or. 5]** Le droit allemand ne prévoirait aucune norme de sanction répondant aux exigences du droit de l'Union. Le droit pénal des affaires fait défaut.

Selon le principe d'effectivité, il pourrait donc être nécessaire, pour compenser cela, de sanctionner toute faute (par négligence ou intentionnelle) des constructeurs automobiles concernant l'existence d'un dispositif d'invalidation en permettant à l'acquéreur de faire valoir un droit à réparation fondé sur la responsabilité civile délictuelle à l'encontre du constructeur.

b) À l'instar du principe d'effectivité, les **droits fondamentaux de l'Union** pourraient également ouvrir droit à une réparation véritablement européenne.

La présente affaire relève du champ d'application de la charte des droits fondamentaux [de l'Union européenne (ci-après la « Charte »)], en tant qu'« *instrument vivant* », c'est-à-dire que cette Charte lie l'Union européenne tout comme ses États membres et leur impose des obligations (article 51, paragraphe 1, de la Charte). L'applicabilité du droit de l'Union – en l'occurrence, la réglementation sur l'immatriculation des véhicules à moteur – implique et conditionne en effet celle des droits fondamentaux garantis par la Charte (arrêt du 26 février 2013, Åkerberg Fransson, C-617/10, EU:C:2013:105, point 21).

Sur le fond, ce sont surtout le droit à la vie (article 2, paragraphe 1, de la Charte) et le droit à l'intégrité physique et mentale (article 3, paragraphe 1, de la Charte) – en tant que « droits humains écologiques » – qui sont pertinents en l'espèce. En raison de leur lien étroit avec la dignité humaine, protégée par l'article 1^{er} de la Charte, ces droits fondamentaux ont un effet direct à l'égard des tiers, ou un effet horizontal [OMISSIS]. Ils peuvent par conséquent être invoqués avec effet contraignant dans des litiges de droit civil opposant des particuliers (voir arrêt du 17 avril 2018, Egenberger, C-414/16, EU:C:2018:257, points 76 et suiv.). C'est particulièrement vrai dans le cas d'acteurs puissants quasi étatiques. S'y ajoutent les principes de protection de la santé, de l'environnement et des consommateurs, énoncés, respectivement, aux articles 35, 37 et 38 de la Charte, qui comportent des engagements optimaux.

Tous ces droits fondamentaux et principes s'accompagnent d'obligations de protection d'une large portée [voir également *Gerechthof Den Haag* (cour d'appel de La Haye, Pays-Bas), arrêt du 9 octobre 2018, 200178.245/01 – « Urgenda »). En définitive et fondamentalement, l'efficacité et l'application effective des droits fondamentaux [de l'Union] sont en jeu. Aux termes de l'article 51, paragraphe 1, deuxième phrase, de la Charte, l'Union et les États membres doivent promouvoir les droits et principes fondamentaux garantis par la Charte. Cette obligation explicite de promotion vise à une réalisation complète des droits fondamentaux et à une *optimisation* de leur protection.

c) Dans les cas liés au « scandale du diesel », les **propres droits de la nature** sont capables de renforcer la protection [OMISSIS]. Les oxydes d'azote sont très polluants [voir également arrêt du 3 juin 2021, *Commission/Allemagne* (Valeurs limites – NO₂), C-635/18, non publié, EU:C:2021:437, et conclusions de l'avocat général Bobek dans les affaires jointes *Allemagne et Hongrie/Commission* et *Commission/Ville de Paris e.a.*, C-177/19 P à C-179/19 P, EU:C:2021:476). Les émissions [**Or. 6**] d'oxydes d'azote très polluants à un taux plus élevé que celui autorisé violent les droits de la nature, tel que son droit à l'intégrité prévu à l'article 3 de la Charte par application analogue.

Ces droits de la nature peuvent être dérivés de la Charte ainsi que des traités européens, par exemple par analogie. La notion large de « personne », utilisée à de nombreuses reprises dans la Charte, inclut également la nature ou les écosystèmes individuels [OMISSIS]. Il serait également contradictoire d'accorder une

subjectivité juridique à l'intelligence artificielle, comme cela est envisagé au niveau européen, mais pas aux écosystèmes.

La reconnaissance de droits spécifiques de la nature par l'interprétation et l'application du droit en vigueur est requise du fait de *l'importance et de l'urgence* des défis environnementaux. Le droit de l'Union est ouvert à cet égard [OMISSIS].

Il existe en tout cas une contradiction fondamentale en termes de valeurs : les intérêts du capital et de la propriété ont été légalement codifiés et sauvegardés depuis des siècles [OMISSIS], c'est le cas actuellement des crypto-monnaies, tandis que les intérêts écologiques ont traditionnellement été négligés. La valeur intrinsèque de la nature et de l'environnement et leur valeur pour l'homme – condition sine qua non à l'exercice de tous les droits humains – sont ignorées.

La reconnaissance des droits de la nature correspond à une tendance mondiale [OMISSIS].

Dans les pays du Sud, par exemple en Équateur ou en Colombie, les critères sont fixés par les constitutions et les tribunaux. Ainsi, la Cour constitutionnelle colombienne a accordé la personnalité juridique à une rivière, le Rio Atrato, et à l'Amazonie colombienne. Des évolutions similaires apparaissent dans de nombreux autres systèmes juridiques. C'est le cas de la Nouvelle-Zélande ou actuellement de la Suisse et de la Suède (voir également l'arrêt du Tribunal fédéral suisse du 16 septembre 2020 sur les droits fondamentaux des primates, 1C_105/2019).

L'ordre juridique de l'Union est également ouvert aux influences internationales. La clause d'ouverture dynamique de l'article 53 de la Charte permet de reprendre le développement juridique global décrit [OMISSIS].

Le fait que la Charte garantisse la dignité humaine plaide également en faveur, plutôt qu'en défaveur, de la reconnaissance des droits de la nature. L'impératif de permettre aux générations futures de vivre une vie libre et autodéterminée dans la dignité en reconnaissant les droits de la nature découle de la dignité de l'être humain consacrée à l'article 1^{er} de la Charte et de la responsabilité envers la communauté humaine et les générations futures postulée dans le préambule. [Or. 7]

Cela sert non seulement la protection de la liberté intergénérationnelle et inter temporelle, mais également l'idée d'égalité ancrée dans la Charte. Elle correspond à l'exigence de solidarité qui imprègne l'ensemble de la Charte. L'obligation de reconnaître les droits de la nature découle des droits fondamentaux de l'Union – du droit à la vie au droit de propriété – et de leur caractère protecteur.

En outre, il est fait référence à des renvois comparables relatif au « scandale du diesel », par exemple celui du Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensburg, Allemagne). [OMISSIS]

[OMISSIS] [faculté de saisir la Cour à titre préjudiciel en vertu du droit national]

Les réserves relatives à l'indépendance du système judiciaire allemand exprimées dans le renvoi précédent du 15 juin 2020 (Réf : C-276/20) sont maintenues.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL