

Version anonymisée

Traduction

C-178/21 – 1

Affaire C-178/21

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

22 mars 2021

Juridiction de renvoi :

Landgericht Ravensburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

9 mars 2021

Requérants :

GL

DV

UK

Parties défenderesses :

Volkswagen AG

Audi AG

Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensbourg, Allemagne)

Ordonnance

Dans les litiges opposant

I. [première] procédure [OMISSIS]

GL, [OMISSIS] 88214 Ravensburg

– requérant –

[OMISSIS] à

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg

– défenderesse –

[OMISSIS]

II. [deuxième] procédure [OMISSIS]

DV, [OMISSIS] 88097 Eriskirch

– requérant –

[OMISSIS]

à

Audi AG, [OMISSIS] 85057 Ingolstadt

– défenderesse –

[OMISSIS]

III. [troisième] procédure [OMISSIS]

UK, [OMISSIS] 88260 Argenbühl

– requérant –

[OMISSIS] [Or. 2]

à

Audi AG, [OMISSIS] 85057 Ingolstadt

– défenderesse –

[OMISSIS] ayant pour objet une demande en réparation,

le Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensbourg) – deuxième chambre civile – [OMISSIS] a décidé, le 9 mars 2021, ce qui suit :

I. Il est sursis à statuer.

II. La Cour de justice de l’Union européenne est saisie au titre de l’article 267, premier alinéa, sous a), et de l’article 267, deuxième alinéa, TFUE des questions suivantes d’interprétation du droit de l’Union :

1. L'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46/CE, lus conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, visent-ils également à protéger les intérêts des acheteurs individuels de véhicules à moteur ?

Dans l'affirmative :

2. Cela inclut-il l'intérêt d'un acheteur individuel d'un véhicule à ne pas acquérir un véhicule qui n'est pas conforme aux exigences du droit de l'Union, et en particulier à ne pas acquérir un véhicule qui est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 ?

Indépendamment de la réponse apportée aux questions préjudicielles II. 1. et II. 2. :

3. Est-il incompatible avec le droit de l'Union qu'un acheteur qui acquiert involontairement un véhicule mis sur le marché par le constructeur avec un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 n'ait le droit d'intenter une action civile en responsabilité délictuelle contre le constructeur, **[Or. 3]** en particulier également, une demande de remboursement du prix d'achat payé pour le véhicule simultanément à la remise et au transfert de propriété du véhicule, que dans des circonstances exceptionnelles où le constructeur automobile a agi de manière intentionnelle ainsi que contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs ?

Dans l'affirmative :

4. Le droit de l'Union impose-t-il que l'acheteur d'un véhicule ait un droit à réparation fondé sur la responsabilité civile délictuelle 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 ?

Indépendamment de la réponse apportée aux questions préjudicielles II. 1. à II. 4. :

5. Est-il incompatible avec le droit de l'Union que, en droit national, l'acheteur d'un véhicule doive se faire imputer le bénéfice tiré de l'utilisation effective du véhicule s'il demande au constructeur, sur le fondement de la responsabilité délictuelle, le remboursement du prix d'achat d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 simultanément à la remise et au transfert de propriété du véhicule ?

Dans la négative :

6. Est-il incompatible avec le droit de l'Union que ce bénéfice tiré de l'utilisation soit calculé sur la base du prix d'achat total du véhicule, sans opérer de déduction au titre de la moins-value résultant du montage d'un dispositif d'invalidation interdit et/ou de l'utilisation, non souhaitée par l'acheteur, d'un véhicule non conforme au droit de l'Union ?

Indépendamment de la réponse apportée aux questions préjudicielles II 1. à II. 6. :

7. L'article 348, paragraphe 3, point 2, de la ZPO, dans la mesure où cette disposition concerne l'adoption de décisions de renvoi au titre de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE, est-il incompatible avec le pouvoir de procéder à des renvois préjudiciels dont disposent les juridictions nationales en vertu de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE et, donc, inapplicable à l'adoption de décisions de renvoi ?
[Or. 4]

Motifs

A.

Les faits pertinents à l'origine des procédures présentées sont les suivants :

I. [Première] procédure [OMISSIS]

Le véhicule Audi A5 Cabrio 2.0 TDI Quattro S line en cause dans cette affaire a été mis sur le marché avec un moteur diesel EA189 relevant de la classe d'émission EU5, fabriqué par la défenderesse. Le véhicule était équipé à cet égard d'un logiciel qui détecte la conduite dans le cadre du nouveau cycle de conduite européen (NEDC) sur banc d'essai et passe alors à un mode de recirculation des gaz d'échappement avec de faibles émissions d'oxyde d'azote, tandis que, en dehors du banc d'essai, il bascule sur un mode de recirculation des gaz d'échappement dans lequel les émissions d'oxyde d'azote sont plus élevées et dépassent les limites de la norme EU5.

Le 15 octobre 2015, le Kraftfahrtbundesamt (KBA) (office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur) a ordonné à la défenderesse de supprimer le logiciel susmentionné. Le 25 novembre 2015, la défenderesse a annoncé publiquement qu'elle procédait à des mises à jour pour supprimer le logiciel contesté des véhicules concernés, équipés de moteurs EA189. La mise à jour a été approuvée par le KBA et installée sur le véhicule litigieux le 12 juillet 2016.

Il est constant que, après la mise à jour, le véhicule comporte une « fenêtre thermique » (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en

fonction de la température extérieure), ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx (oxyde d'azote). Le requérant affirme que la réduction de la recirculation des gaz d'échappement commence à partir de +20 °C, tandis que la défenderesse ne mentionne aucun seuil de température précis.

Le requérant a acquis le véhicule le 16 septembre 2016 en occasion auprès d'un vendeur automobile au prix de 31 800 euros. Le 17 juillet 2019, le requérant a vendu le véhicule pour 19 500 euros avec un kilométrage de 91 586 km.

Le requérant suppose qu'il y a, à tout le moins, un dispositif d'invalidation dans le véhicule. Il estime avoir été trompé et lésé par la défenderesse d'une manière délibérée et contraire aux bonnes mœurs.

Le requérant réclame dans le cadre de ce recours une indemnisation d'un montant de 8 172,51 euros. Ce montant correspond à la différence entre le prix de d'achat et le prix de vente [Or. 5] ($31\,800 - 19\,500 = 12\,300$ euros), sous déduction d'une indemnité d'utilisation de 4 127,49 euros pour les 31 086 kilomètres parcourus par le requérant.

La défenderesse conclut au rejet du recours. Elle soutient que la fenêtre thermique est nécessaire à la protection du moteur et au fonctionnement sûr du véhicule. Elle fait valoir à titre subsidiaire que l'installation d'une fenêtre thermique n'est pas un acte contraire aux bonnes mœurs. La défenderesse soutient de plus que le requérant n'a, au seul motif de la revente, aucun droit à réparation, car il n'a pas dû consentir lors de la revente à une réduction de prix du fait du dispositif d'invalidation. La défenderesse invoque en outre l'exception de prescription.

II. [Deuxième] procédure [OMISSIS]

Le véhicule PKW Audi Q7 Quattro S-Line en cause dans cette affaire a été mis sur le marché par la défenderesse avec un moteur diesel relevant de la classe d'émission EU5. Il est constant que le véhicule a été doté d'une « fenêtre thermique » (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure), ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx (oxyde d'azote). Le requérant a acquis le véhicule avec un kilométrage de 108 781 km, par contrat de vente du 3 mars 2017, auprès d'un vendeur automobile, pour un prix net de 30 150,42 euros.

Le requérant soutient que le véhicule a été mis sur le marché avec un dispositif d'invalidation illicite en vertu de l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007 et il estime avoir été trompé et lésé d'une manière délibérée et contraire aux bonnes mœurs.

Le requérant réclame au principal une indemnisation d'un montant correspondant au prix d'achat net payé, à savoir de 30 150,42 euros, sous

déduction d'une indemnité, à la discrétion de la juridiction de céans, au titre du bénéfice tiré par le requérant de l'utilisation, pour un montant maximal de 9 798,01 euros, simultanément à la remise et au transfert de propriété du véhicule.

La défenderesse conclut au rejet du recours. Elle soutient que la réduction de la recirculation des gaz d'échappement en cas de températures extérieures plus basses correspondait à l'état de la technique à la date de la mise sur le marché et était nécessaire à la protection du moteur. La défenderesse affirme en outre à cet égard qu'un encrassement progressif peut entraîner un blocage de la vanne EGR et conduire à des ratés dans le moteur et, dans des cas extrêmes, à un problème de sécurité. À titre subsidiaire, [Or. 6] la défenderesse fait valoir que ses actes ne peuvent pas être considérés comme contraires aux bonnes mœurs, étant donné qu'elle n'a, en tout état de cause, pas trompé délibérément le requérant, car la situation juridique concernant la disposition d'exemption de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° [715/2007] n'était pas claire. La défenderesse conteste en outre l'existence d'un préjudice, étant donné que le véhicule était à tout moment en parfait état de marche et qu'il n'apparaît pas non plus qu'il ait subi une moins-value.

III. [Troisième] procédure [OMISSIS]

Le véhicule PKW Audi A6 Avant 3.0 TDI Multitronic en cause dans cette affaire a été mis sur le marché par la défenderesse avec un moteur diesel relevant de la classe d'émission EU5. Il est constant que le véhicule a été doté d'une « fenêtrage thermique » (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure), ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx (oxyde d'azote). Le requérant a acquis le véhicule conformément à une commande du 8 décembre 2015 à un prix de 24 580 euros avec un kilométrage de 109 460 km.

Le requérant soutient que la réduction de la recirculation des gaz d'échappement commence à partir de +17 °C, tandis que la défenderesse ne mentionne aucun seuil de température précis. Le requérant estime avoir été trompé et lésé par la défenderesse d'une manière délibérée et contraire aux bonnes mœurs du fait de la mise sur le marché du véhicule avec un dispositif d'invalidation illicite.

Le requérant réclame au principal une indemnisation d'un montant correspondant au prix d'achat brut payé, à savoir de 24 580 euros, sous déduction d'une indemnité d'utilisation du véhicule, calculée selon la formule suivante : $75 \% \times \text{prix d'achat} \times (\text{kilométrage au moment de l'audience moins kilométrage au moment de l'achat}) : (\text{kilométrage total à la discrétion de la juridiction moins kilométrage au moment de l'achat})$, simultanément à la remise et au transfert du véhicule. Il justifie la détermination du montant de l'indemnité au titre de l'utilisation à hauteur de

75 % du prix d'achat par le fait que le prix d'achat était, selon lui, excessif du fait du dispositif d'invalidation.

La défenderesse conclut au rejet du recours. Elle conteste l'existence d'un droit à réparation avec les mêmes arguments que ceux invoqués dans la [deuxième] procédure [OMISSIS] (ci-dessus sous II.). S'agissant du bénéfice tiré de l'utilisation, la défenderesse estime que celui-ci doit être déterminé sur la base du prix brut d'achat. [Or. 7]

B.

Les dispositions pertinentes du droit allemand pour la résolution du litige sont libellées comme suit :

Grundgesetz (Loi fondamentale)

« Article 101

(1) ¹Les tribunaux d'exception sont interdits. ²Nul ne doit être soustrait à son juge légal.

(2) Seule la loi peut créer des tribunaux pour des matières spéciales ».

Bürgerliches Gesetzbuch (code civil allemand, ci-après le « BGB »)

Article 823 Obligation de réparation d'un préjudice

(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 est résulté.

(2) ¹La 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 contrevenir à celle-ci sans commettre de faute, l'obligation de réparation n'intervient qu'en cas de faute.

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

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

Verordnung über die EG-Genehmigung für Kraftfahrzeuge und ihre Anhänger sowie für Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten für diese véhicules – Règlement relatif à la réception CE des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (Règlement relatif à l'homologation des véhicules CE – EG-véhiculegenehmigungsverordnung – ci-après le « EG-FGV »

« Article 6 Certificat de conformité et marquage

(1) ¹Pour chaque véhicule conforme au type réceptionné, le titulaire de la réception CE par type de véhicule doit délivrer un certificat de conformité au sens de l'article 18, lu conjointement avec l'annexe IX, de la directive 2007/46/CE. ²Conformément à l'article 18, paragraphe 3, de la directive 2007/46, le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. [Or. 8]

(2) Le titulaire d'une réception CE par type pour un composant ou une entité technique marque tous les composants ou entités techniques fabriqués en conformité avec le type réceptionné conformément à l'article 19 de la directive 2007/46/CE et, lorsque la réception CE par type contient des restrictions d'utilisation ou des conditions d'installation particulières conformément à l'article 10, paragraphe 4, de la directive 2007/46/CE, il fournit avec chaque composant ou entité technique des informations détaillées relatives aux restrictions et joint les conditions d'installation nécessaires ».

Article 27 Immatriculation et vente

(1) ¹Les véhicules, entités techniques ou composants neufs requérant un certificat de conformité conformément à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, à l'annexe IV de la directive 2002/24/CE ou à l'annexe III de la directive 2003/37/CE, ne peuvent être offerts à la vente, vendus ou mis sur le marché en Allemagne à des fins de circulation routière que s'ils sont accompagnés d'un certificat de conformité en cours de validité. ²Cela ne s'applique pas aux véhicules au sens de l'article 8 de la directive 2003/37/CE.

(2) ¹Les entités techniques ou composants qui doivent être marqués conformément à l'article 19 de la directive 2007/46/CE ne peuvent être offerts à la vente, vendus ou mis sur le marché à des fins de circulation routière que s'ils sont conformes aux exigences des actes visés à l'annexe IV, lue conjointement avec l'article 3, point 1, de la directive 2007/46/CE et sont marqués en conséquence. ²Les entités techniques ou les composants qui doivent être marqués conformément à l'article 7, paragraphe 4, de la directive 2002/24/CE ne peuvent être mis en vente, vendus ou mis sur le marché à des fins de circulation routière que s'ils satisfont aux exigences des différentes directives visées à l'annexe I de la directive 2002/24/CE et sont marqués en conséquence.

³Dans la mesure où, pour les entités techniques ou les composants relevant du champ d'application de la directive 2002/24/CE, la directive ou le règlement pertinent prescrit également l'apposition d'une marque de réception, le certificat de conformité visé au paragraphe 1 n'est pas requis. ⁴Les entités techniques ou les composants qui doivent être marqués en conséquence conformément à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2003/37/CE ne peuvent être offerts à la vente, vendus ou mis sur le marché à des fins de circulation routière que s'ils satisfont aux exigences des différentes directives visées à l'annexe II de la directive 2003/37/CE et sont marqués en conséquence.

(3) ¹Les véhicules neufs pour lesquels une réception nationale par type de petites séries a été accordée conformément à l'article 23 de la directive 2007/46/CE ne peuvent être offerts à la vente, vendus ou mis sur le marché en Allemagne à des fins de circulation routière que s'ils sont accompagnés d'une fiche de réception par type en cours de validité conformément à l'article 23, paragraphes 5, 6 et 7, de la directive 2007/46/CE ou d'une confirmation de données conformément au paragraphe 12. ²Le paragraphe 12, premier alinéa, deuxième phrase, trouve à s'appliquer.

(4) Les véhicules neufs pour lesquels une réception individuelle a été accordée conformément à l'article 24 de la directive 2007/46/CE ne peuvent être offerts à la vente, vendus ou mis sur le marché en Allemagne à des fins de circulation routière que s'ils sont accompagnés d'une fiche de réception individuelle valide [Or. 9] conformément à l'article 24, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE.

(5) Les pièces ou équipements conformes à l'annexe XIII de la directive 2007/46/CE ne peuvent être offerts à la vente, vendus, mis sur le marché ou mis en circulation que s'ils ont été autorisés conformément à l'article 31 de la directive 2007/46/CE et que cette autorisation est attestée par un certificat.

Zivilprozessordnung – Code de procédure civile – (ci-après la « ZPO »)

Article 348 Juge unique initial

(1) ¹La chambre civile statue par l'intermédiaire de l'un de ses membres en tant que juge unique. ²Cela ne s'applique pas lorsque :

1. Le membre est un juge stagiaire et n'a pas encore exercé de fonctions juridictionnelles dans un litige civil pendant une période d'un an sur la base du calendrier de répartition des affaires ou
2. la compétence de la chambre est établie en vertu de l'article 72a, paragraphes 1 et 2, du Gerichtsverfassungsgesetz (loi sur l'organisation judiciaire) ou en vertu du calendrier des affaires devant le Tribunal de première instance en raison de l'attribution de l'affaire aux matières suivantes :
 - a) litiges concernant des créances résultant de publications par des moyens imprimés, visuels et sonores de toute nature, notamment dans la presse, la radio, le cinéma et la télévision ;
 - b) litiges résultant de transactions bancaires et financières ;
 - c) litiges résultant de contrats de construction et d'architecture et de contrats d'ingénierie, dans la mesure où ces contrats sont liés à des travaux de construction ;

- d) litiges résultant de l'activité professionnelle des avocats, des conseils en propriété industrielle, des notaires, des conseillers fiscaux, des agents fiscaux, des commissaires aux comptes et des experts-comptables ;
- e) litiges concernant les demandes d'indemnisation découlant de traitements curatifs ;
- f) litiges en matière commerciale au sens de l'article 95 de la loi sur l'organisation judiciaire ;
- g) litiges concernant des prétentions résultant d'opérations de fret, d'expédition et d'entreposage ;
- h) litiges résultant de relations contractuelles d'assurance ;
- i) litiges dans les domaines du droit d'auteur et du droit de l'édition ;
- j) litiges dans les domaines des technologies de l'information et des communications ;
- k) litiges attribués au Landgericht sans tenir compte de la valeur litige.

(2) En cas de doutes quant au point de savoir si les conditions visées au paragraphe 1 sont réunies, la chambre statue par voie d'ordonnance non susceptible de recours.

(3) ¹Le juge unique renvoie le litige à la chambre civile afin que celle-ci s'en ressaisisse, lorsque

1. l'affaire présente des difficultés de fait ou de droit particulières,
2. l'affaire revêt une importance de principe ou
3. les parties le demandent à l'unanimité,

²La chambre se ressaisit du litige lorsque les conditions prévues à la première phrase, points 1 ou 2, sont réunies. ³Elle rend sa décision à cet égard par ordonnance. ⁴Un nouveau transfert au juge unique est exclu.

(4) Un recours ne peut pas se fonder sur la réalisation ou non d'un transfert ou d'un renvoi. **[Or. 10]**

Article 348a Juge unique obligatoire

(1) Si la compétence initiale d'un juge unique conformément à l'article 348, paragraphe 1, n'est pas fondée, la chambre civile transfère l'affaire par ordonnance à l'un de ses membres afin qu'il statue, lorsque

1. l'affaire ne présente de difficultés de fait ou de droit particulières,
2. l'affaire ne revêt pas d'importance de principe et
3. n'a pas encore été examinée au fond devant la chambre en audience principale, à moins qu'un jugement sous réserve, un jugement partiel ou un jugement intermédiaire ait été rendu entretemps.

(2) ¹Le juge unique renvoie le litige à la chambre civile afin que celle-ci s'en ressaisisse, lorsque

1. des difficultés de fait ou de droit particulières de l'affaire ou l'importance de principe de l'affaire résultent d'une modification substantielle de la situation procédurale ou
2. les parties le demandent à l'unanimité,

²La chambre se ressaisit du litige lorsque les conditions prévues à la première phrase, points 1 ou 2, sont réunies. ³Elle rend sa décision à cet égard par ordonnance, après avoir entendu les parties. ⁴Un nouveau transfert au juge unique est exclu.

(3) Un recours ne peut se fonder sur la réalisation ou non d'un transfert, d'un renvoi ou d'une ressaisine.

C.

L'accueil ou le rejet des recours dépend des réponses qui seront apportées aux questions préjudicielles posées dans le dispositif sous II. 1. à II 7. Les questions préjudicielles II. 5. et II. 6. concernent toutefois uniquement les [deuxième et troisième] procédures [OMISSIS], car c'est uniquement dans ces procédures que les requérants ont expressément demandé à ce que la juridiction de céans procède à la détermination du bénéfice tiré de l'utilisation, alors que, dans la [première] procédure [OMISSIS], le requérant déduit d'emblée le bénéfice tiré de l'utilisation.

1. Un droit à réparation de chaque requérant, fondé sur la responsabilité délictuelle, à l'encontre des défenderesses respectives, peut découler de l'article 826 du BGB si chaque véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 et si les défenderesses ont agi à cet égard au mépris de l'ordre public et des bonnes mœurs.

- a) Selon l'appréciation provisoire de la juridiction de céans, de nombreux éléments plaident en ce sens que les fenêtres thermiques litigieuses sont un dispositif d'invalidation interdit en vertu de **[Or. 11]** l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), lu conjointement avec l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007. En l'état actuel des faits, l'on peut considérer, au regard des arguments des requérants, que la réduction de l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions résultant des fenêtres thermiques a lieu aux températures auxquelles l'on peut généralement s'attendre dans le cadre du fonctionnement normal du véhicule. Les constructeurs défendeurs qui connaissent assurément précisément le mode de fonctionnement de la recirculation des gaz d'échappement n'ont pas allégué que la réduction de la recirculation des gaz d'échappement débute à des températures inférieures à celles auxquelles l'on peut généralement s'attendre dans le cadre du fonctionnement normal du véhicule.

Il est sans pertinence que les fenêtres thermiques ne soient pas liées à une détection en banc d'essai, car cela n'est requis ni à l'article 3, point 10, ni à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, ni par l'arrêt du 17 décembre 2020, X (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel) (C-693/18, EU:C:2020:1040). Certes, cet arrêt de la Cour concernait un logiciel qui reconnaît à l'aide de paramètres que l'on est en conditions de banc d'essai et qui, dans ce cas, augmente la recirculation des gaz d'échappement et réduit ainsi les émissions [arrêt du 17 décembre 2020, X (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 93]. La Cour qualifie un tel logiciel de dispositif d'invalidation interdit. La Cour n'a cependant pas jugé que seul un tel logiciel détectant le banc d'essai constitue un dispositif d'invalidation. Au contraire, il ressort de cet arrêt que la Cour considère qu'un système EGR, *mis en place afin d'assurer une limitation des émissions conformément au règlement n° 715/2007, devrait être opérationnel tant lors de la période de test d'homologation en laboratoire que lors de l'utilisation dans des conditions normales du véhicule* [arrêt du 17 décembre 2020, X (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 96]. Un arrêt ou une réduction de la recirculation des gaz d'échappement dans une plage de températures attendue en utilisation normale n'est donc, selon la Cour, pas licite.

Selon une appréciation provisoire, les fenêtres thermiques litigieuses ne sont pas non plus autorisées à titre dérogatoire en vertu de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007. La Cour interprète cette dérogation en ce sens que seuls les risques immédiats de dégâts qui génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule **[Or. 12]** sont de nature à justifier l'utilisation d'un dispositif d'invalidation [arrêt du 17 décembre 2020, X (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18,

EU:C:2020:1040, points 109 et suivants]. En l'espèce les fenêtres thermiques ont pour but, selon les défenderesses, d'empêcher les dépôts dans les composants, c'est-à-dire de prévenir l'usure de ces composants. Il ne ressort pas des arguments soumis jusqu'à présent par les constructeurs défendeurs dans la présente procédure que les exigences strictes, mentionnées par la Cour, en matière de dispositif licite d'invalidation sont remplies s'agissant des fenêtres thermiques litigieuses. Même si une augmentation progressive des dépôts est éventuellement susceptible de représenter un risque pour la sécurité, les constructeurs défendeurs n'allèguent pas que ce risque ne puisse pas être exclu par le remplacement en temps utile des composants concernés par cette accumulation des dépôts.

- b) Il n'y a toutefois, en fin de compte, probablement pas lieu de conclure à un comportement contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs des défenderesses. Selon l'opinion dominante, il faudrait pour cela un comportement particulièrement répréhensible, étant précisé que l'intention, le but, les moyens et les conséquences doivent être appréciés de manière exhaustive [OMISSIS]. Il ne peut être exclu que, au moment de la mise sur le marché des véhicules en cause, les défenderesses n'aient pas délibérément cherché à nuire aux acheteurs potentiels par leur interprétation de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007.
2. En outre, un droit à réparation de chaque requérant peut découler de l'article 823, paragraphe 2, du BGB. Un comportement contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs n'est pas requis à cet effet, une simple négligence suffit.

Il existe toutefois des doutes sur le point de savoir si l'article 18, paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE et/ou l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, qui ont été transposés en droit allemand par l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV, doivent être considérés comme une législation protectrice. En outre, la question se pose de savoir si le principe d'effectivité requiert qu'une violation des dispositions du droit de l'Union susmentionnées ouvre à l'acheteur, à l'encontre du constructeur, un droit à réparation fondé sur la responsabilité civile délictuelle. La VI^e chambre civile du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) répond par la négative à ces deux questions (arrêts des 25 mai 2020 – VI ZR252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, points 72 et suivants, et du 30 juillet 2020 – VI ZR 5/20 – ECLI:DE:BGH:2020:300720UVIZR5.20.0, [Or. 13] points 14 et 15). Par ailleurs, de bonnes raisons plaident également en ce sens que les questions pourraient appeler une réponse affirmative.

3. La responsabilité au fond des défenderesses dépend des réponses qui seront apportées aux questions préjudicielles II. 1. à II. 4. Si la responsabilité de la défenderesse est engagée en vertu de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu conjointement avec l'article 18, paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE et/ou l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 également en cas de négligence lors de la mise sur le marché d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation, de nombreux éléments plaident dans les présentes procédures en ce sens que les droits des requérants au principal existent sur le fond (voir sous D I. 3.).

Dans la [première] procédure [OMISSIS]– l'installation de la mise à jour équivaut à une mise sur le marché. Une demande fondée sur une mise à jour défectueuse n'est pas prescrite, car le délai de prescription n'a pas commencé à courir, étant donné que le requérant n'avait pas connaissance des circonstances fondant la demande, dans la mesure où celles-ci ne sont pas déterminées de manière certaine. La vente du véhicule dans la [première] procédure [OMISSIS] ne s'oppose pas non plus à une demande d'indemnisation [voir Oberlandesgericht Stuttgart (tribunal régional supérieur de Stuttgart, Allemagne), arrêt du 29 septembre 2020 – 12 U 449/19 – ECLI:DE:OLGSTUT:2020:0929.12U449.19.00, point 33]. Seul le produit obtenu de la vente doit faire l'objet de la demande d'indemnisation [OMISSIS], ce qui est le cas ici.

4. Si la responsabilité au fond des défenderesses devait être engagée, la question se pose dans les [deuxième et troisième] procédures [OMISSIS] de savoir si, et dans quelle mesure, le bénéfice tiré par chaque requérant de l'utilisation du véhicule doit être imputé sur le droit à réparation. À cet égard, il existe dans la jurisprudence et la doctrine nationales des avis divergents sur la question de savoir si, du point de vue du droit de l'Union, une imputation du bénéfice tiré de l'utilisation est même autorisée et, dans l'affirmative, quels principes s'appliquent au calcul du montant à imputer.

Si l'on répond par l'affirmative à la question préjudicielle II. 5., les requérants des [deuxième et troisième] procédures [OMISSIS] ne devraient se voir imputer aucun bénéfice tiré de l'utilisation. Si l'on répond par l'affirmative à la question préjudicielle II. 6., il conviendrait de déterminer ou d'évaluer la moins-value des véhicules résultant du dispositif d'invalidation et de la déduire du prix de vente. Le bénéfice tiré de l'utilisation à déduire pour les kilomètres parcourus devrait ensuite se baser sur cette valeur. **[Or. 14]**

D.

Sur les différentes questions préjudicielles :

- I. Sur les questions préjudicielles II. 1. à II. 4

1. La responsabilité au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB présuppose la violation *d'une loi destinée à protéger autrui*. Selon l'opinion dominante [arrêts du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) du 23 juillet 2019 – VI ZR 307/18 – ECLI:DE:BGH:2019:230719UVIZR307.18.0, points 12 et suivants et jurisprudence citée, et du 27 février 2020 VII – ZR 151/18 – ECLI:DE:BGH:2020:270220UVIIZR151.18.0, points 34 et suivants ; Palandt/Sprau, BGB, 80^{ème} édition, 2021, l'article 823, points 58 et 59], une norme juridique est une loi protectrice au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB si elle vise, à tout le moins, à protéger les particuliers ou des groupes de personnes contre la violation d'un intérêt juridique spécifique. Partant, ce n'est pas l'effet de la loi qui compte, mais son contenu et sa finalité, ainsi que le point de savoir si, par l'adoption de la loi, le législateur souhaitait précisément une protection juridique au profit de particuliers ou de certains groupes de personnes, telle que celle invoquée en raison de l'atteinte alléguée. Il suffit que la norme soit également destinée à protéger l'intérêt des particuliers, même si elle concerne principalement l'intérêt général. Toutefois, il ne suffit pas que la protection des particuliers résulte objectivement du respect de la norme en tant que simple répercussion ; elle doit plutôt faire partie des objectifs de la norme. En outre, la création d'un droit individuel à réparation doit apparaître raisonnable et acceptable au regard du système global du droit de la responsabilité, et il convient d'examiner à cet effet, dans le cadre d'une appréciation exhaustive du contexte réglementaire global dans lequel la norme s'insère, si le législateur a pu souhaiter attacher à l'atteinte à l'intérêt protégé la responsabilité délictuelle de celui qui l'enfreint, avec tous les allègements en matière de responsabilité et de preuve que cela implique au profit de la personne lésée.

Enfin, un droit à réparation en vertu de l'article 823, paragraphe 2, du BGB présuppose en outre que le danger contre lequel la norme concernée était censée protéger se soit matérialisé en un préjudice concret. Le préjudice survenu doit donc relever du champ de protection matériel de la norme.
[Or. 15]

En outre, la personne concrètement lésée doit relever du champ de protection personnel de la norme enfreinte et appartenir au groupe de personnes que cette norme vise à protéger.

2. En l'espèce, la question se pose donc de savoir si 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 visent, outre la protection d'intérêts généraux, également à protéger l'acheteur individuel contre l'achat d'un véhicule à moteur non conforme au droit de l'Union, notamment d'un véhicule à moteur équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 715/2007

Même si l'on parvenait à la conclusion que les dispositions mentionnées du droit de l'Union ne protègent que des intérêts juridiques généraux et non les intérêts des acheteurs, le principe d'effectivité pourrait exiger que toute faute (par négligence ou intentionnelle) commise par des constructeurs en mettant sur le marché des véhicules équipés d'un dispositif d'invalidation soit sanctionnée par la possibilité pour l'acheteur de faire valoir à l'encontre du constructeur un droit à réparation fondé sur la responsabilité délictuelle.

Dans la jurisprudence et la doctrine nationales, les opinions sur cet ensemble de questions divergent :

- a) Dans son arrêt de principe du 25 mai 2020 (– VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, points 72 et suivants), le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) laisse ouverte la question de savoir si l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV, lus conjointement avec l'article 18 de la directive 2007/46/CE, visent également, du point de vue de leur objectif et de leur contenu, à protéger l'intérêt de l'acheteur d'un véhicule neuf à la (brève) première immatriculation ou celui de l'acheteur d'un véhicule d'occasion au maintien de la réception, mais suppose que l'intérêt à ne pas être contraint de contracter une obligation non souhaitée ne relève ni du champ d'application de la directive 2007/46/CE ni de celui de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) considère que les actes de l'Union européenne adoptés en vue de l'harmonisation complète des exigences techniques applicables aux véhicules visent principalement un niveau élevé de sécurité routière, de protection de la santé et de l'environnement, une utilisation rationnelle de l'énergie et une protection efficace contre une utilisation non autorisée et il se fonde, à cet égard, sur les considérants 2, 3, 14, 17 et 23 de la directive 2007/46/CE. **[Or. 16]**

En outre, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) estime que l'intérêt à ne pas être contraint de contracter une obligation non souhaitée ne fait manifestement pas non plus partie des objectifs de l'article 5 du règlement (CE) n° 715/2007, car le règlement tend à l'achèvement du marché intérieur grâce à l'introduction d'exigences techniques communes visant à limiter les émissions des véhicules à moteur (considérants 1, 27), à protéger l'environnement, notamment à améliorer la qualité de l'air (considérants 1, 4 à 7), à réduire les coûts de santé et à gagner des années de vie supplémentaires (considérant 7). Selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), rien ne prouve que le règlement, en particulier son article 5, puisse viser à protéger le droit à l'autodétermination économique de l'acheteur individuel d'un véhicule.

Selon le Bundesgerichtshof [(Cour fédérale de justice), arrêt du 30 juillet 2020 – VI ZR 5/20 – ECLI:DE:BGH:2020:300720UVIZR5.20.0, points 14 et 15], le principe de l'application la plus efficace possible du droit de l'Union (effet utile) et les arrêts du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruticola (C-253/00, EU:C:2002:497) et du 25 juillet 2008, Janecek (C-237/07, EU:C:2008:447) ne conduisent pas à une conclusion différente. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a estimé que, dans ces deux affaires, il s'agissait de faire respecter des dispositions du droit de l'Union qui, en matière de protection de la concurrence ou de la santé, visaient au moins également à protéger les intérêts des requérants respectifs (concurrent ; personne directement concernée par le dépassement des valeurs limites), mais que cela n'était pas le cas des dispositions du droit de l'Union pertinentes dans cette affaire.

Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) estime que, concernant l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de EG-FGV, le droit de l'Union est d'emblée clair (acte clair) et il se réfère à cet effet à l'arrêt du 6 octobre 1982, Cilfit e.a. (283/81, EU:C:1982:335).

- b) Selon un autre avis, l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46/CE, ainsi que l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 présentent également un caractère de protection individuelle [Landgericht Augsburg (tribunal régional d'Augsbourg, Allemagne), arrêt du 29 janvier 2018, – 82 O 4497/17 –, ECLI:DE:LGAUGSB:2018:0129.08204497.16.0A, points 124 et suivants, et Landgericht Ingolstadt (tribunal régional d'Ingolstadt, Allemagne), arrêt du [Or. 17] 15 mai 2018, – 43 O 1267/17 – ECLI:DE:LGINGOL:2018:0515.4201199.17.0A, BeckRS 2018, 33798, points 31 et suivants, [OMISSIS]].

À titre de motif, il est indiqué, d'une part, que l'un des objectifs du certificat de conformité est, conformément à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, que le *constructeur du véhicule* assure à l'acheteur par ce certificat que le véhicule que celui-ci achète est conforme aux dispositions légales applicables dans l'Union au moment de sa fabrication. Il en ressort que l'acheteur individuel, à qui cette assurance doit être donnée, doit lui également être protégé.

En outre, il est indiqué dans les considérants du règlement (CE) n° 385/2009, de la Commission, du 7 mai 2009, du 7 mai 2009 remplaçant l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, ce qui suit :

- (1) *La directive 2007/46/CE établit un cadre harmonisé contenant les dispositions administratives et les exigences techniques à caractère général applicables à tous les véhicules neufs. Elle prévoit plus particulièrement l'obligation pour le constructeur du véhicule, en sa qualité de détenteur d'une réception communautaire, de délivrer un certificat de conformité destiné à accompagner chaque véhicule qui est fabriqué conformément à la législation communautaire relative à la réception des véhicules.*
- (2) *Le certificat de conformité, dont le modèle figure à l'annexe IX de la directive 2007/46/CE, constitue une déclaration officielle délivrée à l'acheteur du véhicule attestant qu'un véhicule donné a été fabriqué conformément aux exigences fixées par la législation communautaire relative à la réception des véhicules.*
- (3) *Il est nécessaire de garantir que les informations figurant sur le certificat de conformité peuvent être comprises par les consommateurs et les opérateurs économiques concernés. Il convient que le modèle du certificat de conformité contienne toutes les informations techniques nécessaires aux autorités des États membres pour autoriser la mise en service des véhicules. [Or. 18]*
- (4) *[...]*
- (5) *[...] Les données techniques figurant sur le certificat de conformité constituent une source d'informations appropriée pouvant être utilisée aux fins de l'immatriculation. Afin de réduire la charge administrative pesant sur les citoyens européens, [...] le certificat de conformité doit également contenir toutes les informations exigées par la directive 1999/37/CE.*

Le Landgericht Augsburg [Landgericht Augsburg (tribunal régional d'Augsbourg), arrêt du 29 janvier 2018, – 82 O 4497/17 –, ECLI:DE:LGAUGSB:2018:0129.08204497.16.0A, point 130] déduit de ces considérants que le certificat de conformité ne protège pas en premier lieu l'environnement ou d'autres objectifs généraux, car cet aspect fait lui-même l'objet de l'examen dans le cadre de la procédure de réception CE par type. L'objectif est plutôt, selon lui, de faciliter la procédure administrative d'immatriculation et, par conséquent, l'exercice de l'autorité publique et, surtout, de faciliter la libre circulation des marchandises au sein du marché intérieur de l'Union en permettant aux acheteurs de véhicules fabriqués ou achetés dans les États membres de l'Union de se fier au fait que le véhicule acheté sera

immatriculé dans chaque État membre sur la base de la procédure d'essai uniforme.

Le Landgericht Augsburg (tribunal régional d'Augsbourg) estime qu'il est susceptible de découler, en outre, notamment du considérant 2 susmentionné du règlement (CE) n° 385/2009 que la protection porte non seulement sur l'intérêt à l'immatriculation, mais également sur l'intérêt à une conformité objective aux dispositions de l'Union régissant la réception par type. Dans le cas contraire, il existerait, malgré l'immatriculation, un risque que l'on découvre plus tard une non-conformité aux dispositions de l'Union et qu'il faille soit modifier l'état du véhicule afin de supprimer les anomalies, soit interdire l'utilisation de celui-ci.

En faveur de la position selon laquelle il convient de protéger à cet égard non seulement la libre circulation des marchandises en tant que telle, mais aussi les intérêts des acheteurs individuels de véhicules, plaide enfin également le fait que l'Union prend pour base un niveau élevé de sécurité et de protection des consommateurs dans la mise en œuvre du marché intérieur (article 26 et article 114, paragraphe 3, TFUE). [Or. 19]

- c) Selon un autre point de vue, l'applicabilité de l'article 823, paragraphe 2, du BGB est (également) fondée sur le fait que, dans l'intérêt d'une application effective du droit de l'Union, il est nécessaire d'assortir de sanctions de droit civil les dispositions du droit de l'Union pertinentes en l'espèce [Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart, Allemagne), ordonnance de renvoi du 13 mars 2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, point 60 (affaire C-138/20)]. Dans la mesure où une norme s'applique, la Cour considère que des obligations de réparation fondées sur le droit privé (private enforcement) en cas d'infraction sont non seulement possibles, mais aussi souvent nécessaires, notamment lorsqu'il s'agit seulement de faire respecter une obligation d'étiquetage pour les raisins de table (arrêt du 2 octobre 1991, Vandevenne e.a., C-7/90, EU:C:1991:363). L'objectif de protection individuelle de la norme du droit de l'Union enfreinte ne devrait pas être décisif à cet égard [OMISSIS].

La Cour a notamment jugé dans l'arrêt du 17 septembre 2002, Muñoz et Superior Fruticola (C-253/00, EU:C:2002:497, point 30) que la pleine efficacité de la réglementation en matière de normes de qualité (applicables à des produits agricoles) implique que le respect de cette obligation puisse être assuré dans le cadre d'un procès civil intenté par un opérateur à l'encontre d'un opérateur concurrent, car cela contribue à décourager des pratiques, souvent difficiles à déceler, susceptibles de fausser le jeu de la concurrence

Si l'on se base sur cette jurisprudence, il convient de se demander si l'efficacité pratique de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1, et de l'article 46 de la directive 2007/46/CE, lus conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) [n° 715/2007], est garantie :

En droit national, l'efficacité pratique des dispositions est principalement assurée par l'autorité de contrôle compétente. Toutefois, le scandale du diesel a bien montré que, compte tenu du nombre de types et de modèles de véhicules, l'autorité nationale compétente en matière d'essais n'a été en mesure d'empêcher que de manière limitée la mise sur le marché de véhicules équipés de dispositifs d'invalidation, et ce, même s'agissant de moteurs de véhicules mis sur le marché par millions. **[Or. 20]**

Certes, le constructeur doit également répondre des préjudices en vertu du droit national, conformément à l'article 826 du BGB. Cette obligation présuppose cependant un comportement contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs, c'est-à-dire un comportement qui, de par son caractère global, lequel doit être déterminé par une appréciation exhaustive de son contenu, de sa cause et de sa finalité, porte atteinte au sens de la décence de toute personne animée par des sentiments de justice et d'équité. À cet égard, le comportement doit être particulièrement répréhensible, ce qui peut résulter de l'objectif poursuivi, des moyens utilisés, de l'attitude affichée ou des conséquences survenues [arrêts du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) du 25 mai 2020, – VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, points 13 et suivants, et du 28 juin 2016, – VI ZR 536/15 – ECLI:DE:BGH:2016:280616UVIZR536.15.0, point 16 ; [OMISSIS]].

Il est toutefois peu probable que cette obligation fondée sur le droit civil satisfasse à l'exigence de l'article 46 de la directive 2007/46/CE relative aux sanctions effectives, proportionnées et dissuasives, car seuls des cas exceptionnels extrêmes remplissent les conditions requises à l'article 826 du code civil allemand. En règle générale, il faudra prouver à l'encontre du constructeur seulement de la négligence lors de la délivrance du certificat de conformité de l'UE, sans que l'on soit en présence d'un caractère particulièrement répréhensible. Ainsi, dans l'état actuel du droit, le constructeur n'a pas à craindre d'action en réparation et n'a donc aucune incitation à se conformer scrupuleusement aux dispositions du droit de l'Union afin d'éviter une responsabilité délictuelle.

Les dispositions du droit de l'Union mentionnées, même si elles ne visent qu'à protéger les intérêts généraux, ne seraient probablement efficaces que si les violations par négligence étaient également

sanctionnées par des droits à réparation au profit des acheteurs, fondés sur la responsabilité délictuelle des constructeurs, et si ces derniers devaient en tenir compte d'emblée. Cela devrait être la seule façon d'atteindre les objectifs généraux poursuivis par le législateur de l'Union (protection de l'environnement, santé, haut niveau de sécurité).

3. Les questions sont déterminantes aux fins de la solution des litiges exposés.

En cas de réponses affirmatives aux questions II. 1. et II. 2. et/ou II. 3. et II. 4., chaque requérant dispose d'un éventuel droit à réparation à l'encontre de la défenderesse concernée en vertu de l'article 823, paragraphe 2, du BGB.

De nombreux éléments plaident en ce sens qu'un tel droit est susceptible d'exister dans les présentes procédures. **[Or. 21]**

En effet, pour déterminer une faute, il faut appliquer un critère de diligence objectif et il existe un devoir de se renseigner sur les dispositions légales applicables [OMISSIS]. En cas de lois de protection sans élément subjectif, la notion de faute du BGB s'applique. [OMISSIS].

Selon la jurisprudence constante du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), l'applicabilité du droit exige que la partie qui s'est engagée supporte elle-même, en principe, le risque d'une erreur sur la situation juridique. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) a toujours posé des conditions strictes quant à l'existence d'une erreur de droit sans faute. En règle générale, l'on est en présence d'une erreur de droit sans faute d'un débiteur seulement lorsque celui-ci a examiné attentivement la situation juridique en considération de la jurisprudence des plus hautes juridictions et que, en exerçant le soin requis dans la pratique du commerce, il ne devait de surcroît légitimement pas s'attendre à une appréciation différente par les tribunaux. L'on est notamment dans un tel cas exceptionnel lorsque le débiteur a pu fonder sa position sur la jurisprudence établie d'une juridiction suprême et qu'il ne devait pas craindre un changement ultérieur de cette jurisprudence. Si, en revanche, le débiteur devait s'attendre à ce que la juridiction compétente adopte une position juridique différente de la sienne, une faute doit normalement lui être imputée. Cela vaut notamment dans le cas d'une situation juridique peu claire. Ainsi, le débiteur agit, en règle générale, déjà avec négligence, dès lors qu'il se situe manifestement en marge de ce qui juridiquement autorisé et qu'il devrait prendre en compte une appréciation différente de la sienne quant à la licéité juridique du comportement en question. Le débiteur ne peut pas transférer au créancier le risque lié à une situation juridique peu claire. Si, en cas de situation juridique incertaine, il décide de ne pas fournir la prestation exigée de lui, il assume – à l'exception de situations particulières – le risque que son appréciation se révèle ultérieurement erronée, à tout le moins entachée de négligence, et il doit

donc répondre de son défaut de prestation s'il est établi dans un litige ultérieur qu'il était tenu de fournir cette prestation [Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 11 juin 2014 – VIII ZR 349/13, points 34 à 36 ; [OMISSIS]]. Par conséquent, l'on peut également considérer que l'on est notamment en présence de négligence lorsque le KBA a accordé la réception par type pour un modèle de véhicule ou a autorisé une mise à jour et qu'il s'avère par la suite que les conditions légales à cet égard n'étaient pas réunies. [Or. 22]

II. Sur les questions préjudicielles II. 5. et II. 6.

1. Du point de vue du droit de l'Union, il convient de se demander s'il est nécessaire, pour donner un effet pratique aux dispositions du droit de l'Union pertinentes en l'espèce, 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.

Il existe à cet égard des positions différentes dans la jurisprudence et la doctrine :

- a) Selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof [(Cour fédérale de justice), arrêt du 6 août 2019, – X ZR 128/18 – ECLI:DE:BGH:2019:060819UXZR128.18.0, point 10 et jurisprudence citée], compte tenu de l'interdiction d'enrichissement prévue par le droit en matière de réparation, la personne lésée ne peut pas être placée dans une position plus favorable que celle dans laquelle elle se trouverait sans l'événement préjudiciable et, en outre, seuls doivent être imputés sur le droit à réparation les bénéfices liés à l'événement préjudiciable dont l'imputation est conforme à la finalité du droit à réparation en cause, donc acceptable pour la personne lésée, sans décharger de manière disproportionnée l'auteur du dommage. Dans l'arrêt du 25 mai 2020 (VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, points 72 et suivants), le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) déclare que ces principes de compensation des bénéfices s'appliquent également à une demande en réparation pour préjudice moral intentionnel au titre de l'article 826 du BGB, car, dans le cas contraire, l'obligation de réparation se rapprocherait d'une réparation à *titre de sanction*, qui est étrangère au droit allemand.

Selon le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), cette jurisprudence relative à l'indemnisation de l'utilisation est conforme au droit de l'Union. Dans l'arrêt de principe du 25 mai 2020 (– VI ZR 252/19 – ECLI:DE:BGH:2020:250520UVIZR252.19.0, points 76 et 77), le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) affirme à cet égard :

[...] Le droit de l'Union ne fait pas obstacle à ce 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 (voir seulement arrêt du 13 juillet 2006, Manfredi e.a., C-295/04 à C-298/04, EU:C:2006:461, [OMISSIS] point 94 et jurisprudence citée). À cet égard, il est conforme au principe d'effectivité du droit de l'Union de rejeter, conformément aux principes de compensation des bénéficiaires, une demande en réparation qui conduirait à un enrichissement sans cause [voir seulement Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 28 juin 2011 – KZR 75/10, BGHZ 190, 145, point 63 et jurisprudence citée relative à l'indemnisation du préjudice en matière d'ententes]. [Or. 23]

Contrairement à l'avis du requérant en « Revision », un renvoi préjudiciel à la Cour (article 267, troisième alinéa, TFUE) concernant l'interprétation des dispositions mentionnées ne s'impose pas. Un renvoi préjudiciel est nécessaire lorsqu'une question de droit de l'Union pertinente pour la décision et nécessitant une interprétation uniforme est soulevée. Tel n'est pas le cas en l'espèce. Ainsi que cela a été exposé, l'état du droit est d'emblée clair en ce qui concerne l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV (« acte clair », voir arrêt du 6 octobre 1982, Cilfit e.a., 283/81, EU:C:1982:335, [OMISSIS]).

- b) Selon un avis contraire, un bénéfice tiré de l'utilisation n'est pas imputable sur le droit à réparation [Landgericht Duisburg (tribunal régional de Duisbourg, Allemagne) arrêt du 16 mai 2019, – 8 O 106/18 – ECLI:DE:LGDU:2019:0516.80106.18.00, points 51 et suivants ; Landgericht Gera (tribunal régional de Gera, Allemagne), arrêt du 16 avril 2019, – 3 O 566/18 – ECLI:DE:LGGERA:2019:0416.30566.18.0A, BeckRS 2019, 9952, point 35]. Cet avis s'appuie sur le fait que, en raison de l'imputation de l'utilisation véhicules diesel manipulés, la commercialisation de produits au mépris de l'ordre public et des bonnes mœurs visée par l'article 826 du BGB n'aurait pratiquement aucune conséquence économique notable pour le constructeur. Selon ce point de vue, il serait contraire à la bonne foi que l'auteur de l'infraction tire un quelconque bénéfice du préjudice contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs, aussi minime ce bénéfice soit-il [Landgericht Gera (tribunal régional de Gera, Allemagne), arrêt du 16 avril 2019, – 3 O 566/18 – ECLI:DE:LGGERA:2019:0416.30566.18.0A, BeckRS 2019, 9952, point 35].

En outre, selon cet avis, une imputation de l'utilisation réduisant le droit à réparation serait contraire au principe d'effectivité maximale d'une disposition du droit de l'Union [Landgericht Kassel (tribunal régional de Kassel, Allemagne), arrêt du 4 septembre 2019, – 8 O

1914/18ECLI:DE:LGKASSE:2019:0904.801914.18.00, BeckRS 2019, 23022, point 39 ; Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart), décision de renvoi du 13 mars 2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, points 165 et suivants (affaire C-138/20) [OMISSIS]]. La Cour considèrerait qu’il incombe aux juridictions nationales d’assurer la protection des droits conférés aux citoyens par le droit de l’Union. L’efficacité pratique du règlement (CE) n° 715/2007 ne serait plus garantie si le constructeur contrevenant était autorisé, pour des raisons de rentabilité, à calculer froidement la rentabilité de ses infractions sur la base des prévisions d’utilisation des véhicules [Landgericht Kassel (tribunal régional de Kassel, Allemagne), arrêt du 4 septembre 2019, – 8 O 1914/18ECLI:DE:LGKASSE:2019:0904.801914.18.00, BeckRS 2019, 23022, point 39]. [Or. 24]

- c) En outre, il existe également des points de vue intermédiaires qui refusent une imputation de l’utilisation uniquement à certaines conditions supplémentaires ou qui la limitent au regard de son montant :

D’aucuns considèrent que l’imputation du bénéfice tiré de l’utilisation est, en tout état de cause, inéquitable si le constructeur n’a pas donné suite à la demande de l’acheteur de rembourser le prix d’achat simultanément à la remise et au transfert de propriété du véhicule et se trouve donc en retard de réception [Oberlandesgericht Hamburg (tribunal régional supérieur de Hambourg, Allemagne), ordonnance du 13 janvier 2020, – 5 U 190/19 –, point 11].

D’autres réduisent l’imputation pour utilisation en tenant compte d’une moins-value objective du véhicule équipé d’un dispositif d’invalidation interdit. En effet, la valeur d’usage objective du véhicule serait – indépendamment de la valeur marchande – sensiblement inférieure au prix d’achat payé, car une moins-value résulterait déjà du risque objectivement existant de découverte du défaut. L’argument, selon lequel l’utilisation du véhicule défectueux est en conflit avec la jouissance de ces biens par l’acheteur, va dans le même sens. Du fait du contrat non souhaité, l’acheteur aurait subi un préjudice dans la composition de son patrimoine, qui devait par conséquent être pris en compte lors de l’imputation du bénéfice tiré de l’utilisation [OMISSIS].

Un autre argument en faveur d’une imputation réduite du bénéfice tiré de l’utilisation sur la base de la valeur objective est que, en cas de calcul basé sur le prix d’achat total, le constructeur automobile obtiendrait plus qu’une simple compensation de l’enrichissement. Si le prix d’achat payé était objectivement trop élevé en raison du dispositif d’invalidation installé, l’acheteur du véhicule ne s’est pas enrichi.

2. Les questions sont déterminantes aux fins de la solution des litiges

S'il est répondu aux questions préjudicielles II 5. et/ou II. 6. par l'affirmative, le bénéfice tiré de l'utilisation devrait être calculé dans les [deuxième et troisième] procédures [OMISSIS] sur une autre base ou il serait totalement inexistant. [Or. 25]

III. Sur la question préjudicielle II. 7.

1. Il existe des doutes sur le point de savoir si, en vertu du droit national, le juge unique est habilité à présenter un renvoi préjudiciel au titre de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE.

Le juge unique initial visé à l'article 348, paragraphe 1, première phrase, de la ZPO, compétent dans la présente affaire, est tenu en vertu de l'article 348, paragraphe 3, point 2, de la ZPO, lorsque l'affaire revêt une importance de principe, de renvoyer l'affaire devant la chambre afin que celle-ci se prononce sur une ressaisine. Le juge unique ne dispose à cet égard d'aucun pouvoir d'appréciation [Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance du 15 juin 2011 – II ZB 20/10 – point 18]. Dans la jurisprudence et la doctrine, une violation de l'article 348, paragraphe 3, de la ZPO est considérée comme une atteinte au principe constitutionnel du juge légal consacré à l'article 101, paragraphe 1, deuxième phrase, du Grundgesetz [Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance du 15 juin 2011 – II ZB 20/10 – point 18 ; [OMISSIS]].

Dans la jurisprudence et la doctrine nationales, la position majoritairement retenue est que, dès lors qu'il est question d'un renvoi préjudiciel à la Cour en vertu de l'article 267 TFUE, il s'agit d'une affaire revêtant une importance de principe [ordonnances du 11 février 2020 – XI ZR 648/18 – ECLI:DE:BGH:2020:110220BXIZR648.18.0, point 48, et du 31 mars 2020 – XI ZR 198/19 – ECLI:DE:BGH:2020:310320BXIZR198.19.0, point 15 ; [OMISSIS] ; position différente, Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart), ordonnance de renvoi du 13 mars 2020 – 3 O 31/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0313.3031.20.0A, point 192 (C-138/20)].

Si l'on retient cette position, le juge unique n'aurait pas statué en tant que juge légal en l'espèce.

2. Au regard de la situation juridique découlant du droit de l'Union, le juge unique compétent est, en revanche, incontestablement habilité à présenter un renvoi préjudiciel.

Dans son arrêt du 13 décembre 2018, Rittinger e.a. (C 492/17, EU:C:2018:1019, points 30 et suivants), la Cour a souligné que le renvoi préjudiciel d'un juge unique est recevable *du point de vue du droit de l'Union* indépendamment du respect ou non des règles procédurales nationales. L'habilitation à introduire un renvoi préjudiciel ne peut pas non

plus être limitée par une procédure de recours (arrêt du 16 décembre 2008, *Cartesio*, C-210/06, EU:C:2008:723). Toutefois, la Cour a laissé ouverte la question de savoir si une disposition nationale limitant l'habilitation à introduire un renvoi préjudiciel est *inapplicable*. **[Or. 26]**

Selon la jurisprudence de la Cour, le fonctionnement du système de coopération entre la Cour et les juridictions nationales, instauré par l'article 267, deuxième alinéa, TFUE, ainsi que le principe de primauté du droit de l'Union nécessitent que le juge national soit libre de saisir, à tout moment de la procédure qu'il juge approprié, la Cour de toute question préjudicielle qu'il juge nécessaire (arrêts du 13 décembre 2018, *Rittinger e.a.*, C 492/17, EU:C:2018:1019, points 30 et suivants, et du 4 juin 2015, *Kernkraftwerke Lippe-Ems*, C 5/14, EU:C:2015:354, point 35).

Dans la doctrine, il est mis en avant que le droit procédural national ne doit pas porter atteinte à l'habilitation à introduire un renvoi préjudiciel au titre de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE, et ce, en particulier lorsque la juridiction estime que l'appréciation juridique de la juridiction supérieure pourrait conduire à une décision contraire au droit de l'Union [OMISSIS]. Partant, les dispositions du TFUE, contraignantes pour le juge national, modifient aussi le droit procédural national [OMISSIS]. Par conséquent, il est susceptible de découler de la disposition impérative de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE que l'article 348, paragraphe 3, points 1 et/ou 2, de la ZPO ne s'applique pas à l'adoption de décisions de renvoi au titre de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE par le juge unique initial [OMISSIS].

3. La question préjudicielle II. 7. est déterminante aux fins de la solution qui sera apportée au litige.

En vertu des dispositions nationales de procédure civile, l'ordonnance de sursis à statuer et la présentation d'un renvoi préjudiciel à la Cour peuvent être contestées par un recours au titre de l'article 252 de la ZPO **[Or. 27]** [[OMISSIS] *Oberlandesgericht Stuttgart* (tribunal régional supérieur de Stuttgart), ordonnance du 21 octobre 2020 – 6 W 53/20 – ECLI:DE:OLGSTUT:2020:1021.6W53.20.00, points 14 et suivants, limitativement en cas de violation du droit d'être entendu] et être ensuite annulées pour vice de procédure en vertu du droit national, notamment pour défaut de compétence du juge unique, pour autant que la juridiction saisie de ce recours ne s'estime pas compétente pour procéder à une interprétation conforme au droit de l'Union de l'article 348, paragraphe 3, point 2, de la ZPO.

La question préjudicielle revêt également de l'importance pour un grand nombre d'autres procédures actuellement pendantes devant le juge unique, dans le cadre desquelles des propriétaires de véhicules réclament du constructeur une indemnisation en raison de l'existence d'un dispositif d'invalidation. Si, dans ces affaires, le juge unique devait renvoyer la

procédure devant la chambre en vertu de l'article 348, paragraphe 3, point 2, de la ZPO afin que celle-ci se prononce sur une ressaïne avant qu'une demande de décision préjudicielle puisse être présentée, un renvoi préjudiciel n'aura, dans certaines circonstances, jamais lieu, car la chambre peut décider sur des considérations d'opportunité de procéder ou non à un renvoi préjudiciel au titre de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE. La chambre peut notamment s'abstenir de procéder à un renvoi préjudiciel en considérant que, au plus tard, l'instance de pourvoi [du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice)] sera tenue, en vertu de l'article 267, troisième alinéa, TFUE, de présenter une demande de décision préjudicielle.

Il apparaît donc nécessaire que la primauté de l'article 267, deuxième alinéa, TFUE par rapport à l'article 348, paragraphe 3, point 2, de la ZPO soit constatée par la Cour.

E.

- I. Le renvoi préjudiciel présenté par le juge unique initial, compétent conformément à l'article 348, paragraphe 1, première phrase, de la ZPO, est recevable (voir ci-dessus III. 2.).

[explications plus détaillées] [OMISSIS] [Or. 28]

- II. Sur les questions préjudicielles II. 1. à II. 6. mentionnées dans le dispositif de la présente ordonnance, il existe en droit interne des décisions et des points de vue divergents dans la jurisprudence et la doctrine nationales. Même si la VI^e chambre civile du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) estime s'agissant des questions préjudicielles II. 1. à II. 6., conformément à la doctrine de l'acte clair, que l'interprétation correcte du droit de l'Union est si évidente qu'elle ne laisse place à aucun doute raisonnable, cela ne devrait pas s'opposer à ce qu'elle saisisse la Cour d'un renvoi préjudiciel. Le monopole de l'interprétation appartient à la Cour [OMISSIS].

S'agissant de la question préjudicielle II. 7., l'appréciation retenue par la jurisprudence et la doctrine en droit de l'Union diffère de celles du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) et de la doctrine nationale.

- III. La Cour n'est pas encore prononcée jusqu'à présent sur les questions préjudicielles. Il est donc dans l'intérêt d'une interprétation uniforme du droit de l'Union de poser à la Cour les questions préjudicielles mentionnées dans le dispositif de l'ordonnance et de suspendre la procédure.
- IV. Les questions posées à la Cour (affaire C-100/21) par renvoi préjudiciel du 12 février 2021 (– 2 O 393/20 – ECLI:DE:LGRAVEN:2021:0212.20393.20.00) par le Landgericht de Ravensburg (tribunal régional de Ravensbourg) correspondent presque mot pour mot aux questions préjudicielles soumises dans la présente demande.

La question II. 1 soumise par le Landgericht d'Erfurt par renvoi préjudiciel du 15 juin 2020 (– 8 O 1045/18 – ECLI:DE:LGGERFUR:2020:0615.801045.18.0A, BeckRS 2020, 13203), qui fait l'objet de l'affaire C-276/20 pendante devant la Cour, correspond aux questions préjudicielles II. 5. et II. 6 dans la présente demande, de sorte qu'une jonction des affaires aux fins d'une décision commune dans ces procédures sera peut-être envisagée. Des renvois préjudiciels présentés antérieurement à la Cour sur des questions similaires ont, à la suite d'une notification des juridictions de renvoi, fait l'objet d'une décision de non-lieu à statuer et ont été radiés du registre de la Cour [ordonnance du président de la Cour du 10 juillet 2020, O., C-138/20, non publiée, EU:C:2020:604 – (demande de décision préjudicielle présentée par le Landgericht Stuttgart [tribunal régional de Stuttgart] le 13 mars 2020, – O 31/20 – ; ordonnance du président de la Cour du 24 août 2020, Volkswagen, C-663/19, non publiée, EU:C:2020:671 – (demande de décision préjudicielle du Landgericht Gera [tribunal régional de Gera] du 30 août 2019, – 7 O 1188/19 –)].

[OMISSIS]