

# Version anonymisée

Traduction

C-240/21 – 1

Affaire C-240/21

## Demande de décision préjudicielle

### Date de dépôt :

14 avril 2021

### Juridiction de renvoi :

Landgericht Ravensburg (Allemagne)

### Date de la décision de renvoi :

31 mars 2021

### Partie demanderesse :

SA

FT

LH

IL

TN

### Partie défenderesse :

Daimler AG

---

Landgericht Ravensburg

### Ordonnance

Dans les litiges opposant

I. SA, [OMISSIS] 88239 Wangen,

partie requérante,

FR

[OMISSIS]

à

Daimler AG, [OMISSIS] 70372 Stuttgart,

partie défenderesse,

[OMISSIS]

II. FT, [OMISSIS] 88480 Achstetten,

partie requérante,

[OMISSIS]

à

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart,

Partie défenderesse,

[OMISSIS]

III. LH, [OMISSIS] 88069 Tettnang,

partie requérante,

[OMISSIS] [Or. 2]

à

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart,

partie défenderesse,

[OMISSIS]

IV. IL, [OMISSIS] 88212 Ravensburg,

partie requérante,

[OMISSIS]

à

Daimler AG, [OMISSIS] 70372 Stuttgart,

partie défenderesse,

[OMISSIS]

2

V. TN, [OMISSIS] 88074 Meckenbeuren,

partie requérante,

[OMISSIS]

à

Daimler AG, [OMISSIS] 70327 Stuttgart,

partie défenderesse,

[OMISSIS]

ayant pour objet une demande de réparation [**Or. 3**],

le 31 mars 202[1], le Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensbourg, Allemagne), 2<sup>e</sup> chambre civile, [OMISSIS] a ordonné :

I. Il est sursis à statuer.

II. La Cour de justice de l'Union européenne est saisie à titre préjudicielle des questions suivantes relatives à l'interprétation du droit de l'Union, en vertu de l'article 267, premier alinéa, sous a), et deuxième alinéa, TFUE :

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, 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 ? **[Or. 4]**

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, du 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. 5]**

Motifs

A.

Les faits pertinents à l'origine des présentes affaires sont les suivants :

I. [Première] affaire [OMISSIS]

Par commande du 19 septembre 2013, le requérant a acquis, en tant que véhicule neuf, pour le prix de 41 500,00 euros, chez un concessionnaire, le véhicule de tourisme Mercedes GLK 220 GDI, équipé d'un moteur diesel de type OM 651 conforme à la norme EU5, mis sur le marché par la défenderesse. Lors de sa mise sur le marché, le véhicule était équipé d'une « fenêtre thermique ». L'on entend par fenêtre thermique une plage de températures de l'air ambiant, à l'intérieur de laquelle la recirculation des gaz d'échappement est réduite, de façon à émettre moins de polluants que si la recirculation restait inchangée. Le 8 juin 2020, le requérant a donné son véhicule, avec un kilométrage de 135 975 km, à titre de paiement d'un montant de 12 400 euros pour l'achat d'un nouveau véhicule.

Le requérant soutient que, en dessous d'une température d'environ 5° C, la recirculation des gaz d'échappement serait réduite de 20 à 50 % et qu'ainsi l'efficacité du système de contrôle des émissions serait réduite. C'est pourquoi il considère que le véhicule aurait été mis sur le marché équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il considère qu'il a ainsi été trompé et lésé de manière intentionnelle ainsi que contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Le requérant demande réparation pour un montant de 11 946,67 euros (prix d'achat de 41 500,00 euros, moins une indemnité d'utilisation que le requérant chiffre à 17 153,33 euros, et le prix de 12 400,00 euros du véhicule donné en paiement).

La défenderesse conclut au rejet du recours. À titre subsidiaire, elle soulève l'exception de prescription. Elle soutient que le système de recirculation des gaz d'échappement du véhicule litigieux fonctionnerait encore lorsque les températures sont inférieures à -10° C. Elle estime que la procédure de réception CE par type s'opposerait à ce que l'on qualifie la fenêtre thermique de dispositif d'invalidation, en outre, du point de vue des éléments constitutifs, il ne s'agirait de toute façon pas d'un dispositif d'invalidation, car la fenêtre thermique fonctionnerait de la même manière sur le banc d'essai [Or. 6] et en circulation routière. Elle estime en outre que la fenêtre thermique serait en tout cas permise conformément à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) [n° 715/2007], car elle serait nécessaire pour protéger le moteur (protection contre des dépôts dans les composants). À titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir qu'elle aurait suivi une compréhension raisonnable de la norme et que, par conséquent, elle n'aurait pas agi de manière contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

II. [Deuxième] affaire [OMISSIS]

Par commande du 8 juillet 2015, le requérant a acquis, pour le prix de 50 575,00 euros, le véhicule de tourisme Mercedes C 250 BlueTEC modèle T

équipé d'un moteur diesel de type OM 651 conforme à la norme EU6, avec un kilométrage de 30 km, mis sur le marché par la défenderesse. Lors de sa mise sur le marché, le véhicule était équipé d'une fenêtre thermique (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure, voir sous I.)

Le requérant soutient que, déjà avec des températures de 0 à 10° C, la recirculation des gaz d'échappement serait nettement réduite et qu'ainsi l'émission de polluants seraient ainsi augmentée. C'est pourquoi il considère que le véhicule aurait été mis sur le marché équipé d'un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il considère qu'il a ainsi été trompé et lésé de manière intentionnelle ainsi que contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Le requérant demande réparation à hauteur du prix d'achat de 50 575,00 euros, le cas échéant en déduisant une indemnité d'utilisation de 2 477,74 euros pour les 17 000 km qu'il a parcourus avec le véhicule, simultanément au transfert de propriété du véhicule.

La défenderesse conclut au rejet du recours. À titre subsidiaire, elle soulève l'exception de prescription. Elle soutient que le système de recirculation des gaz d'échappement du véhicule litigieux fonctionnerait encore lorsque les températures sont inférieures à -10° C. Elle estime que la procédure de réception CE par type s'opposerait à ce que l'on qualifie la fenêtre thermique de dispositif d'invalidation, en outre, du point de vue des éléments constitutifs, il ne s'agirait de toute façon pas d'un dispositif d'invalidation, car la fenêtre thermique fonctionnerait de la même manière sur le banc d'essai et en circulation routière. Elle estime en outre que la fenêtre thermique serait en tout cas permise conformément à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) [n° 715/2007], car elle serait nécessaire pour protéger le moteur (protection contre des dépôts dans les composants). À titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir qu'elle aurait suivi une compréhension raisonnable de la norme et que, par conséquent, elle n'aurait pas agi de manière contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. **[Or. 7]**

### III. [Troisième] affaire [OMISSIS]

Par commande du 13 janvier 2014, le requérant a acquis, pour le prix de 27 000,00 euros, le véhicule de tourisme Mercedes C 200 GDI AMG équipé d'un moteur diesel de type OM 651 conforme à la norme EU5, avec un kilométrage de 39 986 km, mis sur le marché par la défenderesse. Lors de sa mise sur le marché, le véhicule était équipé d'une fenêtre thermique (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure, voir sous I.)

Le requérant soutient qu'à une température extérieure de 7° C ou moins, la recirculation des gaz d'échappement serait nettement réduite. Il estime que le véhicule aurait été mis sur la marché équipé de plusieurs dispositifs d'invalidation interdits (dont la fenêtre thermique évoquée précédemment) conformément à

l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il considère qu'il a ainsi été trompé de manière intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

Le requérant demande réparation à hauteur du prix d'achat de 27 000,00 euros moins une indemnité d'utilisation pour les kilomètres parcourus, qui selon lui, devrait être calculée sur la base d'un kilométrage total attendu de 500 000 km. En outre, il demande réparation à la défenderesse pour d'autres préjudices résultant de l'équipement du véhicule avec un dispositif d'invalidation.

La défenderesse conclut au rejet du recours.

À titre subsidiaire, elle soulève l'exception de prescription. Elle soutient que, lorsque la température extérieure est inférieure à 7° C, les taux de recirculation des gaz d'échappement seraient inférieurs à celui observé avec une température extérieure de plus de 7 °C seulement dans peu de cas et ce de 19 % tout au plus. Elle estime que la procédure de réception CE par type s'opposerait à ce que l'on qualifie la fenêtre thermique de dispositif d'invalidation, en outre, du point de vue des éléments constitutifs, il ne s'agirait de toute façon pas d'un dispositif d'invalidation, car la fenêtre thermique fonctionnerait de la même manière sur le banc d'essai et en circulation routière. Elle estime en outre que la fenêtre thermique serait en tout cas permise conformément à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) [n° 715/2007], car elle serait nécessaire pour protéger le moteur (protection contre des dépôts dans les composants). À titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir qu'elle aurait suivi une compréhension raisonnable de la norme et que, par conséquent, elle n'aurait pas agi de manière contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. **[Or. 8]**

#### IV. [Quatrième] affaire [OMISSIS]

Par confirmation de commande du 14 mars 2012, le requérant a acquis, en tant que véhicule neuf, pour le prix de 42 300,00 euros, le véhicule de tourisme Mercedes C 200 GDI BlueEFFICIENCY, modèle T, équipé d'un moteur diesel de type OM 651 conforme à la norme EU5, mis sur le marché par la défenderesse. Lors de sa mise sur le marché, le véhicule était équipé d'une fenêtre thermique (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure, voir sous I.)

Le requérant soutient qu'à une température extérieure inférieure à 17 °C, la recirculation des gaz d'échappement serait réduite, ce qui conduirait à émettre davantage de gaz d'échappement. C'est pourquoi il estime que la fenêtre thermique serait un dispositif d'invalidation interdit conformément à l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il considère qu'il a ainsi été trompé et lésé de manière intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

Le requérant demande réparation à hauteur du prix d'achat de 42 300,00 euros, moins une indemnité d'utilisation pour les kilomètres parcourus, que la



défenderesse devrait déterminer, simultanément avec le transfert de propriété du véhicule. En outre, il demande réparation à la défenderesse pour d'autres préjudices résultant de l'équipement du véhicule avec un dispositif d'invalidation.

La défenderesse conclut au rejet du recours. À titre subsidiaire, elle soulève l'exception de prescription. Elle soutient que, en cas de température ambiante d'environ 5 °C, en fonctionnement normal, le taux de recirculation des gaz d'échappement serait réduit de seulement 3 % au maximum et que la recirculation ne serait désactivée qu'à partir de -30 °C. Elle estime que la procédure de réception CE par type s'opposerait à ce que l'on qualifie la fenêtre thermique de dispositif d'invalidation, en outre, du point de vue des éléments constitutifs, il ne s'agirait de toute façon pas d'un dispositif d'invalidation, car la fenêtre thermique fonctionnerait de la même manière sur le banc d'essai et en circulation routière. Elle estime en outre que la fenêtre thermique serait en tout cas permise conformément à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) [n° 715/2007], car elle serait nécessaire pour protéger le moteur (protection contre des dépôts dans les composants). À titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir qu'elle aurait suivi une compréhension raisonnable de la norme et que, par conséquent, elle n'aurait pas agi de manière contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. **[Or. 9]**

#### V. [Cinquième] affaire [OMISSIS]

Par contrat de vente du 2 novembre 2015, le requérant a acquis d'un tiers, pour le prix de 28 700,00 euros, le véhicule de tourisme Mercedes C 220 équipé d'un moteur diesel de type OM 651 conforme à la norme EU5, avec un kilométrage de 63 500 km. Lors de sa mise sur le marché, le véhicule était équipé d'une fenêtre thermique (réduction de la recirculation des gaz d'échappement en fonction de la température extérieure, voir sous I.)

Le requérant soutient que, déjà avec des températures de 0 à 10 °C, la recirculation des gaz d'échappement serait nettement réduite, ce qui entraînerait une augmentation des émissions de polluants. C'est pourquoi il estime que la fenêtre thermique est un dispositif d'invalidation interdits (dont la fenêtre thermique évoquée précédemment) conformément à l'article 3, point 10, lu conjointement avec l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007. Il considère qu'il a ainsi été trompé de manière intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

Le requérant demande réparation à hauteur du prix d'achat de 28 700,00 euros, moins une indemnité d'utilisation de 5 867,10 euros pour les 152 733 km qu'ils a parcourus jusqu'à l'introduction du recours, simultanément avec le transfert de propriété du véhicule. Selon lui, l'indemnité d'utilisation doit être calculée sur la base total attendu de 500 000 km.

La défenderesse conclut au rejet du recours.



À titre subsidiaire, elle soulève l'exception de prescription. Elle soutient que, lorsque la température extérieure est inférieure à 7 °C, les taux de recirculation des gaz d'échappement seraient inférieurs à celui observé avec une température extérieure de plus de 7 °C seulement dans peu de cas et ce de 15 % tout au plus. Elle estime que la procédure de réception CE par type s'opposerait à ce que l'on qualifie la fenêtre thermique de dispositif d'invalidation, en outre, du point de vue des éléments constitutifs, il ne s'agirait de toute façon pas d'un dispositif d'invalidation, car la fenêtre thermique fonctionnerait de la même manière sur le banc d'essai et en circulation routière. Elle estime en outre que la fenêtre thermique serait en tout cas permise conformément à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement (CE) [n° 715/2007], car elle serait nécessaire pour protéger le moteur (protection contre des dépôts dans les composants). À titre subsidiaire, la défenderesse fait valoir qu'elle aurait suivi une compréhension raisonnable de la norme et que, par conséquent, elle n'aurait pas agi de manière contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. [Or. 10]

## B.

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

### Grundgesetz (Loi fondamentale)

#### « Article 101

- (1) <sup>1</sup>Les tribunaux d'exception sont interdits. <sup>2</sup>Nul 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 »)

#### § 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. <sup>1</sup>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.

#### § 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 Fahrzeuge – EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (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– ci-après le « EG-FGV »)

« Article 6 Certificat de conformité et marquage

(1) <sup>1</sup>Pour 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. <sup>2</sup>Conformément à l’article 18, paragraphe 3, de la directive 2007/46, le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification.

(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 [Or. 11] 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) <sup>1</sup>Les 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. <sup>2</sup>Cela ne s’applique pas aux véhicules au sens de l’article 8 de la directive 2003/37/CE.

(2) <sup>1</sup>Les 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. <sup>2</sup>Les 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. <sup>3</sup>Dans 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. <sup>4</sup>Les 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) <sup>1</sup>Les 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. <sup>2</sup>Le 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 conformément à l'article 24, paragraphe 5, de la directive 2007/46/CE. **[Or. 12]**

(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 le « ZPO »)

§ 348 Juge unique initial

(1) <sup>1</sup>La chambre civile statue par l'intermédiaire de l'un de ses membres en tant que juge unique. <sup>2</sup>Cela 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) <sup>1</sup>Le 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 présente une importance de principe ou
  3. les parties le demandent à l'unanimité,
- <sup>2</sup>La chambre se ressaisit du litige lorsque les conditions prévues à la première phrase, point 1, sont réunies. <sup>3</sup>Elle rend sa décision à cet égard par ordonnance, après avoir entendu les parties. <sup>4</sup>Un nouveau transfert au juge unique est exclu.
- (4) Un recours ne peut pas s'appuyer sur la réalisation ou non d'un transfert ou d'un renvoi. [Or. 13]

C.

L'accueil ou le rejet du recours dépend des réponses au sept questions préjudicielles posées dans le dispositif de la présente décision.

1. Un droit à réparation des requérants fondé sur la responsabilité délictuelle peut découler de l'article 826 du BGB si les véhicules qu'ils ont acquis sont équipés d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, paragraphe 10, du règlement (CE) n° 715/2007 et si la défenderesse a 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 l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), lu conjointement avec l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007. La procédure de réception par type ne s'oppose pas à cette appréciation, puisque le propriétaire du véhicule ne participe pas à cette procédure et que, donc, il est impossible d'en tirer des effets juridiques à son détriment.

En l'état actuel des faits, l'on peut considérer, ainsi que le soutient le requérant, que, sur les véhicules en cause, avec des températures ambiantes en dessous de 0 °C, c'est-à-dire dans des conditions d'utilisation auxquelles il y a lieu de s'attendre habituellement, la recirculation des gaz d'échappement est réduite et que, donc les émissions de polluants augmentent. La partie défenderesse qui, en tant que constructeur, connaît parfaitement le mode de fonctionnement du moteur et celui de la recirculation des gaz d'échappement, a accepté pour partie les arguments des requérants et ne les a pas précisément contestés pour le reste.

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 [Or. 14] 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 légal.

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 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. C'est pourquoi 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.

- 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. **[Or. 15]**

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<sup>e</sup> 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, 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 de la défenderesse dépend des réponses qui seront apportées aux quatre premières questions préjudicielles. 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, dans les présentes affaires, de nombreux éléments plaident en ce sens que les requérants au principal ont en principe un droit à réparation (voir sous D I. 3.).

Dans la [première] affaire, la cession du véhicule [OMISSIS] ne s'oppose pas à une demande de réparation [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, juris point 33]. Il faut simplement imputer le prix de vente sur le montant demandé à titre de réparation [OMISSIS], ce qui a été fait en l'espèce.

4. Si la responsabilité de la requérante est effectivement engagée en principe, que ce soit au titre de l'article 826 ou de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, se pose la question de l'imputation de l'indemnité d'utilisation sur la demande de réparation. Le montant de l'indemnité d'utilisation à imputer est soumis à l'appréciation de la juridiction conformément à l'article 287 du ZPO [Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne, arrêt du 25 mai 2020, point 82). Une réponse affirmative à la cinquième question ne laisserait aucune marge d'appréciation. En cas de réponse affirmative à la sixième question, il faudrait déterminer la moins-value liée à l'installation d'un dispositif d'invalidation et la déduire de la valeur vénale. L'indemnité d'utilisation pour les kilomètres parcourus que doit apprécier la juridiction devrait alors être basée sur cette valeur. **[Or. 16]**

#### D.

Sur les différentes questions préjudicielles :

##### I. Les quatre premières questions préjudicielles

1. La responsabilité en vertu 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 et du 27 février 2020], une norme juridique est une loi protectrice au sens de l'article 823, paragraphe 2, du BGB si elle vise au moins à protéger le particulier ou un groupe de personnes contre la violation d'un intérêt juridique spécifique. Partant, ce n'est pas l'effet de la loi qui compte mais le contenu et la finalité de celle-ci, ainsi que le point de savoir si le législateur a adopté la loi en voulant également 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 du particulier, même si elle concerne principalement l'intérêt général. Toutefois, il ne suffit pas que la protection du particulier 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 à réparation du particulier 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 globale 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 dans le préjudice concret. Ainsi, le préjudice survenu doit relever du champ de protection matériel de la norme. **[Or. 17]**

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. C'est pourquoi, dans le contexte de la présente affaire, se pose la question 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 celle du particulier 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

sanctionné 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. 18]**

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 Fruiticola (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. 19]** 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 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. 20]*
- (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. 21]

- 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 160 (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. 22]

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 présentes affaires.

En cas de réponses affirmatives aux première et deuxième questions et/ou aux troisième et quatrième questions, 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. En effet, pour déterminer une faute, il faut appliquer un critère de diligence objectif et il existe [Or. 23] 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 une 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.



## II. Sur les cinquième et sixième questions préjudicielles [Or. 24]

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 bénéfices, 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. 25]**

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 1914/18 ECLI:DE:L GKASSE: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 considérerait 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. 26]**

- 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, – 15 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, partant il paraît injustifié que le calcul soit basé sur ce prix d'achat trop élevé.

2. Les questions sont déterminantes pour la solution des litiges.

Si la cinquième question appelle une réponse affirmative, il ne conviendrait de prendre en considération une indemnité d'utilisation dans les affaires aux principales que dans la mesure où un requérant impute l'indemnité d'utilisation sur sa **[Or. 27]** demande de réparation et ne réclame que le

montant dans le cadre de son recours. Si la sixième question appelle une réponse affirmative, dans les affaires au principal, il faudrait alors faire constater par expertise judiciaire la moins-value subie par chaque véhicule résultant de l'installation d'un dispositif d'invalidation ou l'estimer conformément à l'article 287 du ZPO et la déduire de la valeur vénale. Ensuite, la juridiction devrait se baser sur cette valeur objective du véhicule déterminée de cette manière pour apprécier l'indemnité d'utilisation pour les kilomètres parcourus conformément à l'article 287 du ZPO.

Il convient de répondre aux cinquième et sixième questions, quelles que soient les réponses aux quatre premières questions. En effet, même si toutes ces questions appellent une réponse négative, les cinquième et sixième questions sont pertinentes pour la solution du litige. En effet, même si le droit à réparation à l'encontre de la défenderesse était celui fondé sur l'article 826 du BGB, le seul envisageable selon la jurisprudence nationale actuelle, il faudrait également examiner sur quelle base il convient de calculer l'indemnité d'utilisation à imputer et quelles prescriptions du droit de l'Union il convient de respecter à cet égard.

### III. Sur la septième question préjudicielle

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, du ZPO, compétent dans la présente affaire, est tenu en vertu de l'article 348, paragraphe 3, point 2, du 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, du 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 [Or. 28] 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*.

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 **[Or. 29]** 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, point 2, du 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 septième question préjudicielle est déterminante pour la solution des présentes affaires.

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 du ZPO [[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, du 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, du ZPO afin que celle-ci se prononce sur une ressaisine [Or. 30] 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.

C’est pourquoi, il apparaît nécessaire que la Cour constate la primauté de l’article 267, deuxième alinéa, TFUE par rapport à l’article 348, paragraphe 3, point 2, du ZPO. Compte tenu de la compétence pour saisir la Cour à titre préjudiciel, l’article 348, paragraphe 3, point 2, du ZPO ne peut pas faire l’objet d’interprétations différentes en droit national et en droit de l’Union.

#### E.

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

Les parties ont été entendues concernant le projet de renvoi préjudiciel.

II. Concernant les six premières questions préjudicielles, il existe des décisions et des avis différents dans la jurisprudence et la doctrine nationales.

Concernant la septième question, l’appréciation de la jurisprudence et de la doctrine relatives au droit de l’Union est différente de celle du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) et de la doctrine nationale.

III. La jurisprudence de la Cour n’a pas encore répondu aux questions préjudicielles. C’est pourquoi, en vue d’une interprétation uniforme du droit de l’Union, il est utile de saisir la Cour des questions préjudicielles posées dans le dispositif de la présente ordonnance et de surseoir à statuer. [Or. 31]

- IV. Les questions posées à la Cour par la juridiction de céans par demandes de décision préjudicielle du 12 février 2021 (affaire C-100/21) et du 9 mars 2021 ([OMISSIS] affaire C-178/21) sont identiques presque mot pour mot à celles posées dans la présente affaire, de sorte qu'une jonction de ces affaires pourrait être envisagée.

Les questions posées par le Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart) au point 6 du dispositif de sa demande décision préjudicielle du 18 septembre 2020 – 3 O 238/20 – ECLI:DE:LGSTUTT:2020:0918.30236.20.0A – (effets juridiques et sanctions des manquements au droit de l'Union), qui fait l'objet de l'affaire pendante C-440/20, se recoupent avec l'ensemble des questions du présent renvoi préjudiciel, de sorte qu'une jonction des affaires est peut-être envisageable.

La première question posée par le Landgericht Erfurt (tribunal régional d'Erfurt) dans sa demande de décision préjudicielle du 15 juin 2020 – 8 O 1045/18 – ECLI:DE:LGERFUR:2020:0615.801045.18.0A, BeckRS 2020, 13203 –, qui fait l'objet de l'affaire pendante C-276/20, se recoupe avec les cinquième et sixième questions du présent renvoi préjudiciel, si bien qu'une jonction des affaires est également envisageable.

D'après les informations données par les juridictions de renvoi, la Cour a déjà statué sur des renvois préjudiciels antérieurs, ayant pour objet des questions similaires, qui ont été radiées 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 du Landgericht Stuttgart (tribunal régional de Stuttgart) du 13 mars 2020 – 3 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)].