

Version anonymisée

Traduction

C-667/23 – 1

Affaire C-667/23

Demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

9 novembre 2017

Juridiction de renvoi :

Landgericht Ravensburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

27 octobre 2023

Demandeurs :

Gruß Verwaltungs-GmbH

AT

FO

PV

QZ

Défenderesse :

Volkswagen AG

[OMISSIS]

Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensburg)

Ordonnance

Dans les litiges opposant

I Procédure – 2 O 229/20 –

FR

Gruß Verwaltungs-GmbH, [OMISSIS] 88339 Bad Waldsee
demandresse

[OMISSIS]_contre

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg
défenderesse –

[OMISSIS]

II. Procédure – 2 O 331/20 –

FO [OMISSIS] 88250 Weingarten
demandeur –

[OMISSIS] contre

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg
défenderesse –

[OMISSIS]

III. Procédure – 2 O 36/21 –

AT [OMISSIS] 88353 Kiblegg
demandeur –

[OMISSIS] contre

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg
défenderesse –

[OMISSIS]

IV. Procédure – 2 O 292/21

PV [OMISSIS] 88339 Bad Waldsee
demandeur –

[OMISSIS] contre

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg
défenderesse –

[OMISSIS]

V. Procédure – 2 O 331/21 –

QZ [OMISSIS] 88339 Bad Waldsee
demandeur –

[OMISSIS] contre

Volkswagen AG, [OMISSIS] 38440 Wolfsburg
défenderesse –

[OMISSIS]_ayant pour objet une action en indemnisation

le Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Ravensburg) a décidé le 27 octobre 2023 :

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 deuxième alinéa, TFUE des questions suivantes en interprétation du droit de l'Union :

1. L'acheteur d'un véhicule peut-il se voir refuser le droit de réclamer au constructeur automobile une indemnisation du fait de la mise sur le marché, constitutive de négligence, d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, au motif

a) qu'il s'agit d'une erreur insurmontable du constructeur quant au caractère illicite de l'acte ?

Dans l'affirmative :

b) que l'erreur quant au caractère illicite de l'acte était insurmontable pour le constructeur dès lors que l'autorité compétente pour la réception par type CE ou son suivi a effectivement homologué le dispositif d'invalidation installé dans le véhicule ?

Dans l'affirmative :

c) que l'erreur quant au caractère illicite de l'acte était insurmontable pour le constructeur dès lors que, interrogée à ce sujet, l'autorité compétente pour la réception par type CE ou son suivi a conforté le constructeur dans la lecture qu'il faisait de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 (réception hypothétique) ?

2. Est-il conforme au droit de l'Union que, dans le cadre du droit à indemnisation à l'encontre du constructeur automobile pour mise sur le marché, constitutive de négligence, d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007,

a) l'acheteur du véhicule qui prétend à une indemnisation *mineure* doit se voir imputer sur le montant de l'indemnisation les avantages tirés de l'utilisation du véhicule lorsque ceux-ci, cumulés avec la valeur résiduelle, excèdent le prix d'achat payé sous déduction de ce montant d'indemnisation ?

b) l'indemnisation *mineure* à laquelle l'acheteur du véhicule peut prétendre soit plafonnée à 15 % du prix d'achat payé ?

M o t i f s

A

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

I Procédure – 2 O 229/20 –

Le véhicule VW T6 Caravelle 2.0 TDI a été mis sur le marché équipé d'un moteur Diesel de type EA288 fabriqué par la défenderesse. La demanderesse a acquis le véhicule d'après une facture du 16 décembre 2016 comme véhicule neuf UE au prix de 38 185 euros. Il est constant qu'au moment où il a été acquis le véhicule était équipé d'une fenêtre de températures. En dehors de la fenêtre le taux de recyclage des gaz d'échappement est progressivement réduit. Les émissions de NOx (oxydes d'azote) augmentent de ce fait lorsque le véhicule roule en dehors des fenêtres de températures.

La demanderesse s'estime lésée de manière intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs par. La demanderesse considère que la fenêtre de températures et un dispositif d'invalidation illicite et prétend qu'il y a en plus un système illicite de détection du banc d'essai. La demanderesse réclame le paiement d'une indemnité laissée à l'appréciation du tribunal sans être toutefois inférieure à 9 546,25 euros (25 % du prix d'achat), et en ordre subsidiaire le paiement de 5 727,75 euros (= 15 % du prix d'achat).

La défenderesse conclut au rejet de la demande. Elle récuse l'existence d'un système de détection du banc d'essai. S'agissant de la fenêtre de températures, la défenderesse expose enfin qu'elle s'étend sur une plage de +12 °C à environ +39 °C. La défenderesse fait valoir à titre conservatoire une erreur insurmontable quant au caractère illicite de l'acte et invoque à cet égard une réception hypothétique par le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne).

II. Procédure – 2 O 331/20

Le véhicule VW Passat Variant Comfortline 2.0 TDI a été mis sur le marché équipé d'un moteur Diesel de type EA288 fabriqué par la défenderesse. Il est constant que le véhicule équipé d'un système de détection du banc d'essai. Le demandeur a acquis le véhicule d'après une facture du 9 août 2019 au prix de 13 930 euros avec un kilométrage de 93 350 km. Il l'a financé par un emprunt à la Volkswagen Bank.

Le demandeur estime qu'il a subi un préjudice intentionnel et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs de la part de la défenderesse. Il considère que le système de détection du banc d'essai est illicite et prétend qu'il y a en plus un

dispositif d'invalidation illicite sous la forme d'une fenêtre de températures.

Le demandeur réclame le paiement de 2 089,50 euros (= 15 % du prix d'achat) et le remboursement des frais de financement de 409,20 euros.

La défenderesse conclut au rejet de la demande. La défenderesse admet que la détection du banc d'essai est certes utilisée par le logiciel afin de régénérer intégralement le pot catalytique à accumulation de NOx avant un cycle de test NEDC (Nouveau cycle européen de conduite) et le régénérer à des moments précis pendant le NEDC. De ce fait le mesurage est concentré sur les émissions de NOx et empêche de cumuler les émissions de NOx des cycles précédents ou de ne pas prendre en compte les émissions de NOx générées pendant le cycle. De surcroît, la détection du banc d'essai fait en sorte que en fonction de la température des gaz d'échappement et du vieillissement du pot catalytique à accumulation de NOx, la température du pot catalytique à accumulation de NOx dans le NEDC augmente immédiatement avant la première séquence de régénération du pot catalytique à accumulation de NOx. La défenderesse estime que la détection du banc d'essai est licite dès lors qu'elle n'a aucune incidence mesurable à tout le moins aucune incidence sur les émissions de NOx qui intéresserait les valeurs limites. La défenderesse considère que la fenêtre de températures est également licite. Elle affirme à cet égard que le recyclage des gaz d'échappement fonctionne à 100 % entre -24 °C et +70 °C. La défenderesse fait valoir à titre conservatoire une erreur insurmontable quant au caractère illicite de l'acte et invoque à cet égard une réception hypothétique par le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne).

III. Procédure – 2 O 36/21 –

Le véhicule VW Golf 2.0 TDI a été mis sur le marché équipé d'un moteur Diesel de type EA288 fabriqué par la défenderesse. Il est constant que le véhicule équipé d'un système de détection du banc d'essai. Les émissions de NOx (oxydes d'azote) augmentent de ce fait dans les conditions normales de circulation. Le demandeur a acquis le véhicule, d'après une facture du 10 mai 2016, chez un marchand de voitures pour 25 300 euros avec un kilométrage de 20 km.

Le demandeur estime qu'il a subi un préjudice intentionnel et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs de la part de la défenderesse. Il considère que le système de détection du banc d'essai est illicite et prétend qu'il y a en plus un dispositif d'invalidation illicite sous la forme d'une fenêtre de températures. Le demandeur réclame un montant laissé à l'appréciation du tribunal sans être toutefois inférieur à 6 325 euros (= 25 % du prix d'achat) et en ordre subsidiaire le paiement de 3 795 euros (15 % du prix d'achat).

La défenderesse conclut au rejet de la demande. À l'appui de sa défense, elle invoque les mêmes arguments que ceux invoqués dans la procédure – 2 O 331/20 – (ci-dessus II)

IV. Procédure – 2 O 292/21

Le véhicule VW Golf Sportsvan Highline 1.6 TDI a été mis sur le marché équipé d'un moteur Diesel de type EA288 fabriqué par la défenderesse. Il est constant que le véhicule présente un système de détection du banc d'essai. Le demandeur a acquis le véhicule d'après une facture du 27 avril 2015 auprès d'un marchand de voitures pour 22 500 euros à un kilométrage de 0 kilomètre.

Le demandeur estime qu'il a subi un préjudice intentionnel et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs de la part de la défenderesse. Il considère que le système de détection du banc d'essai est illicite et prétend qu'il y aurait en plus des dispositifs d'invalidation illicites, parmi lesquels une fenêtre de températures.

Le demandeur réclame le paiement de 14 743, 22 euros (remboursement du prix d'achat sous déduction d'une indemnité d'utilisation de 7 756,78 euros pour les 120.661 kilomètres parcourus jusqu'à l'introduction de la demande) contre la remise et le transfert de propriété du véhicule et, en ordre subsidiaire, le payement de 3 375 euros (= 15 % du prix d'achat).

La défenderesse conclut au rejet de la demande. À l'appui de sa défense, elle invoque les mêmes arguments que ceux invoqués dans la procédure – 2 O 331/20 – (ci-dessus II)

V Procédure – 2 O 331/21

Le véhicule VW Sharan 2.0 TDI a été mis sur le marché équipé d'un moteur Diesel de type EA288 fabriqué par la défenderesse. Il est constant que le véhicule équipé d'un système de détection du banc d'essai. Le demandeur a acquis le véhicule conformément à une commande du 23 mai 2017 placée auprès d'un marchand de voitures pour 42 980 euros avec un kilométrage de 15 468 km.

Le demandeur estime qu'il a subi un préjudice intentionnel et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs de la part de la défenderesse. Il considère que le système de détection du banc d'essai est illicite et prétend qu'il y aurait en plus des dispositifs d'invalidation illicites, à savoir une fenêtre de températures ainsi qu'une coupure du recyclage des gaz d'échappement et de la réduction catalytique sélective en fonction du régime du moteur. Le demandeur réclame le paiement de 27 313,47 euros (remboursement du prix d'achat sous déduction d'une indemnité d'utilisation de 15 666,53 euros pour les 103.714 kilomètres parcourus jusqu'à l'audience de plaidoiries du 25 août 2023) contre la remise et le transfert de propriété du véhicule. En ordre subsidiaire, il sollicite le payement de 6 447 euros (= 15 % du prix d'achat) ainsi que de déterminer que la défenderesse est tenue d'indemniser le demandeur à l'avenir de tout autre dommage dû aux dispositifs d'invalidation illicites.

La défenderesse conclut au rejet de la demande. La défenderesse estime que ni la détection du banc d'essai ni la fenêtre de températures ne doivent être qualifiés de dispositifs d'invalidation illicites. La défenderesse admet que la détection du banc d'essai fait en sorte qu'au cours un cycle de test après que la réduction catalytique sélective a atteint une température de fonctionnement d'au moins 200 °C un régime de fonctionnement à des taux élevés de recyclage des gaz d'échappement soit maintenu tandis que dans la circulation sur route on passe à ce moment-là à un mode de fonctionnement à des taux réduits de recyclage des gaz d'échappement. La détection du banc d'essai fait également en sorte que dans le NEDC (Nouveau cycle européen de conduite) l'AdBlue soit injecté dans la réduction catalytique sélective dès que la température de fonctionnement atteint 130 °C au lieu de 150 °C environ dans le parcours normal sur route. La défenderesse estime que la détection du banc d'essai est licite dès lors qu'elle n'a aucune incidence mesurable à tout le moins aucune incidence sur les émissions de NOx qui intéresserait les valeurs limites. S'agissant de la fenêtre de températures, elle indique que le recyclage des gaz d'échappement fonctionne à 100 % entre – 24 °C et +70 °C. La défenderesse fait valoir à titre conservatoire une erreur insurmontable quant au caractère illicite de l'acte et invoque à cet égard une réception hypothétique par le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne).

B

Les dispositions du droit allemand pertinentes pour la solution du litige sont les suivantes :

Code civil allemand (BGB)

Article 276 BGB **responsabilité du débiteur**

(1) ¹ Le débiteur répond de sa faute volontaire et de sa négligence lorsqu'une responsabilité plus lourde ou plus légère n'est pas prévue ni ne se déduit de la teneur du rapport d'obligation, et notamment de la stipulation d'une garantie ou de la prise du risque typique d'une obligation de genre. ² Les dispositions des articles s'appliquent par analogie. ² Les dispositions des articles 827 et 828 s'appliquent par analogie.

(2) Agit avec négligence celui qui n'apporte pas le soin requis dans les rapports avec autrui.

(3) Le débiteur ne peut pas s'exonérer à l'avance de sa responsabilité pour faute volontaire.

Article 823 – Obligation de réparation

(1) 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, 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 Dommage volontaire contraire aux bonnes mœurs

« Quiconque cause intentionnellement un préjudice à autrui, au mépris de l'ordre public et des bonnes mœurs, 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 sur la réception CE des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (règlement sur la réception CE des véhicules à moteur)] (ci-après l'« 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. ²Conformément à l'article 18, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE, 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 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 cession

(1) des véhicules, unités techniques ou éléments neufs, pour lesquels un certificat de conformité est prescrit 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. [Or. 12]

(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 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.

C

L'accueil ou le rejet des recours dépend des réponses qui seront apportées aux questions préjudicielles posées dans le dispositif sous II. 1. et sous II. 2.

Questions préjudicielles soulevées

I Dans les présents litiges, un droit à indemnisation à l'encontre du constructeur au titre de l'article 826 du BGB pour préjudice intentionnel contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs ne s'envisage probablement pas.

1. Toutefois, après examen provisoire en fait et en droit, dans le litige – 2 O 229/20 –, au moment de son acquisition par le demandeur, le véhicule était équipé d'un dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007. Dans les autres procédures – 2 O 331/20 –, – 2 O 36/21 –, – 2 O 292/21 –, et – 2 O 331/21 – un puissant indice, sous la forme d'une détection du banc d'essai, le donne à penser.

a) Dans le litige – 2 O 229/20 –, le recyclage des gaz d'échappement est réduit à partir d'une température ambiante de +12 °C et, partant, le juge de renvoi estime qu'il y a une fenêtre de températures illicite. En effet, du fait de la réduction du recyclage des gaz d'échappement en fonction de la température, l'efficacité du système de contrôle des émissions est réduite dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors d'une utilisation normale du véhicule. La Cour a jugé que les dispositions combinées de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 1, du règlement du règlement (CE) n° 715/2007, doivent être interprétées en ce sens que la notion de « fonctionnement et [...] utilisation normaux » d'un véhicule renvoie à l'utilisation de celui-ci dans des conditions de conduite normales (arrêt du 14 juillet 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, point 40). Une température de +12 °C reste, sur le territoire de l'Union, dans la fourchette habituelle, de sorte qu'il s'agit d'une condition de conduite normale.

À première vue, les fenêtres de températures litigieuses ne sont pas non plus licites au titre des dérogations de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007. La Cour interprète cette disposition dérogatoire en ce sens que le « besoin » d'un dispositif d'invalidation, au sens de cette disposition, existe uniquement lorsque, au moment de la réception CE par type de ce dispositif ou du véhicule qui en est équipé, aucune autre solution technique ne permet d'éviter des risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur qui génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule (arrêt du 14 juillet 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, point 69). Il se pourrait que ce danger concret n'existe pas dans le litige – 2 O 229/20 –. La défenderesse n'a pas montré concrètement que le risque de sécurité ne pouvait pas être évité par d'autres solutions techniques, telles que le remplacement en temps utile des composants concernés à la faveur d'entretiens.

En outre, dans les procédures – 2 O 331/19 –, – 2 O 190/20 – 2 O 425/20 –, l'autre critère de la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007, selon lequel un dispositif d'invalidation ne doit pas être actif pendant la majeure partie de l'année, ne devrait pas non plus être rempli (arrêt du 14 juillet 2022, GSMB Invest, C-128/20, EU:C:2022:570, point 65) En effet, pour les véhicules en cause dans les trois affaires susmentionnés, le recyclage des gaz d'échappement est réduit au plus tard à partir

d'une température ambiante d'environ +12 °C. Les températures moyennes annuelles sont cependant inférieures à environ +12 °C en Allemagne. Selon des données officielles, la température moyenne annuelle en Allemagne a été de 9,6 degrés Celsius au cours de l'année 2017, de 10,4 degrés Celsius au cours de l'année 2018 et de 10,2 degrés Celsius au cours de l'année 2019 (conclusions de l'avocat général Rantos dans les affaires GSMB Invest, Volkswagen et Porsche Inter Auto et Volkswagen, C-128/20, C-134/20 et C-145/20, EU:C:2021:758, point 100).

b) Dans les autres litiges 2 O 331/21 –, 2 O 36/21 –, 2 O 292/21 –, et 2 O 331/21 – les parties sont contraires sur le point de savoir si la fenêtre de températures et/ou la détection du banc d'essai entraînent une augmentation des émissions dans des conditions de conduite normales. Il n'est donc pas établi qu'il y a un dispositif d'invalidation illicite au sens de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, première phrase, du règlement (CE) n° 715/2007, même si l'on peut voir dans la détection du banc d'essai un puissant indice en ce sens. En l'occurrence, la juridiction de renvoi estime à ce stade qu'il pourrait être nécessaire, après avoir répondu aux questions préjudicielles, de demander un avis d'expert sur la question de savoir si la défenderesse affirme à juste titre que la détection du banc d'essai n'entraîne pas une augmentation des émissions dans des conditions de conduite normales.

2. À cela doit toutefois s'ajouter un comportement intentionnel et objectivement contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs de l'auteur du dommage. Il pourrait ne pas y en avoir dans les présentes affaires.

a) La jurisprudence nationale admet majoritairement que seul un dispositif d'invalidation lié au banc d'essai est l'indice d'une atteinte intentionnelle et contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs. Or, une fenêtre de températures n'agit pas seulement sur le banc d'essai. C'est la raison pour laquelle le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a estimé qu'il fallait encore d'autres éléments, et en particulier des indications inexactes ou sciemment omises par la défenderesse dans le cadre de la procédure de réception par type, qui dénoteraient en plus des manœuvres occultes ou une duperie du Kraftfahrt Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur) et donc une violation délibérée de la loi (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), ordonnance du 29 septembre 2021, ZR 126/21, ECLI:DE:BGH:290921BVIIZR126. 21.0, juris points 18 et suivants et jurisprudence citée). Dans la présente procédure – 2 O 229/20 – il n'y a cependant pas d'autres éléments suffisants en ce sens à côté de la fenêtre de températures illicite.

b) En outre, ce n'est pas la seule mise sur le marché du véhicule qui doit revêtir un caractère contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs mais ce caractère doit persister jusqu'à la survenance du dommage. Si, dans l'intervalle, le constructeur a sensiblement modifié son comportement, l'auteur du dommage ne peut plus se voir reprocher d'avoir agi de manière objectivement contraire à l'ordre public et

aux bonnes mœurs. Tel sera notamment le cas si l'on développe des mises à jour du logiciel homologué par le Kraftfahrt Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur) (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023). VIa ZR 335/21 ECLI:2023:260623UVIAZR533.21.0, juris points 13 et suivants).

c) Dans les présentes procédures 2 O 331/20, 2 36/ 21, O 292/20 – et – 2 O 331/21 –, il y a certes un système de détection du banc d'essai. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) estime toutefois que seuls des dispositifs d'invalidation « manifestement illicites », tels que le « système de commutation » du moteur EA189, sont l'indice d'un dommage intentionnel contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs (ordonnance du 21 mars 2022 VIa ZR 334/21 – DE:210322BVIAZR334.21.0. Toutefois, en l'espèce l'illicéité des détections du banc d'essai est moins « évidente », de sorte qu'il n'est plutôt pas possible de conclure à l'existence d'un dommage intentionnel contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs.

II. Selon une nouvelle jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu en combinaison avec les articles 6, paragraphe 1, et 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV protège l'intérêt de l'acheteur d'un véhicule à ne pas subir de perte patrimoniale du fait de la méconnaissance de la réglementation européenne des gaz d'échappement par le constructeur (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21 ECLI:BGH:2023:260623UVIAZR533.21.0, juris points 33 et suivants).

1. Dans le présent litige – 2 O 229/20 – la défenderesse ne méconnaît pas la réglementation européenne des gaz d'échappement sous la forme d'un dispositif d'invalidation illicite. Dans les procédures – 2 O 331/20 –, – 2 O 36/21 –, – 2 O 292/21 –, et – 2 O 331/21 – un puissant indice, sous la forme d'une détection du banc d'essai, le donne à penser (ci-dessus I. 1 a) et b)).

2. Le droit à indemnisation est également subordonné à la condition que le constructeur du véhicule ait au moins fait preuve de négligence en ce qui concerne le dispositif d'invalidation. La faute du constructeur du véhicule est présumée. Toutefois, le constructeur peut s'exonérer en invoquant et en prouvant l'existence de circonstances qui, exceptionnellement, ne font pas apparaître son comportement comme une négligence. En particulier, selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), le constructeur peut à cet égard invoquer une erreur insurmontable en alléguant et démontrant concrètement une erreur quant au caractère illicite en tant que telle ainsi que son caractère insurmontable (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21, juris points 59 et suivants).

a) Il y a erreur sur le caractère illicite lorsque l'auteur du dommage a soigneusement examiné la situation juridique, en tenant compte de la jurisprudence des plus hautes juridictions, et qu'il ne devait pas s'attendre à une

appréciation différente de la part des juridictions en faisant preuve de la diligence requise par l'usage.

b) Une telle erreur sera insurmontable lorsqu'une réception CE par type effectivement délivrée pour le dispositif d'invalidation illicite est présentée dans tous ses éléments déterminants visés à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007. Mais une réception hypothétique devra également suffire, dans laquelle, sur demande, l'analyse juridique du constructeur du véhicule aurait été confirmée par l'autorité compétente pour la réception CE par type ou son suivi (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21, juris point 65).

Cela pose en droit de l'Union les questions de savoir si le droit à indemnisation peut être refusé au motif que le constructeur a commis une erreur insurmontable quant au caractère illicite (question préjudicielle II. 1. a) et, en cas de réponse affirmative, si cela peut être fondé sur une réception effective ou hypothétique de la plus haute autorité nationale (questions préjudicielles II. 1. b) et c)

3. Le droit à indemnisation au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu en combinaison avec l'article 6, paragraphe 1, l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV, vise, conformément à la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), l'indemnisation mineure, c'est-à-dire le paiement d'une somme d'argent. Le remboursement du prix d'achat en échange de la restitution et du transfert de propriété du véhicule ne peut être exigé. En outre, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) indique que les avantages tirés de l'utilisation du véhicule doivent être imputés lorsque ceux-ci excèdent avec la valeur résiduelle, le prix d'achat payé, sous déduction du montant de l'indemnisation. Par ailleurs le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) veut que le montant de l'indemnisation ne puisse pas dépasser 15 % du prix d'achat pour des raisons de proportionnalité (arrêt du 26 juin 2003 – VIa ZR 335/21, juris, points 23, 30, 32, 40, 71, 75, 79, 80).

On peut se demander si ces dernières dispositions (imputation des avantages tirés de l'utilisation et limitation du montant de l'indemnisation à 15 % du prix d'achat) sont conformes au droit de l'Union (questions préjudicielles II. 2. a) et b)). 3. a) et b) ;

D

Sur les questions préjudicielles en particulier :

I Les questions préjudicielles II. 1. a) à c)

1. Base juridique en droit national

Une exonération de la responsabilité pour négligence en raison d'une erreur sur le caractère illicite n'est envisageable que dans de rares cas exceptionnels. L'ignorance du devoir de prudence dans ses propres actes n'exonère pas de la

responsabilité car chacun doit connaître cette obligation. De même, une évaluation erronée de ce qu'une juridiction considérera comme négligent dans un procès en responsabilité ne constitue pas une erreur excusable sur le caractère illicite. L'auteur du dommage doit toujours s'attendre à ce qu'une juridiction juge insuffisantes les mesures de précaution qu'il a prises. Il n'y aura erreur insurmontable quant au caractère illicite que si une personne raisonnable placée dans la situation du débiteur ne pouvait pas s'attendre à ce que son comportement initial puisse être jugé ultérieurement contraire à ses obligations par une juridiction (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 12 juillet 2006, X ZR 157/05 –, NJW 2006, 3271 point 19). Le débiteur doit s'être forgé minutieusement une analyse juridique (Cour fédérale de justice), arrêt du 8 octobre 1992 – II ZR 220/90, NJW 1993, 530).

Selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), l'erreur concrètement commise par le constructeur à l'égard d'un dispositif d'invalidation sera insurmontable lorsque le constructeur automobile peut faire état d'une réception CE effective pour le dispositif d'invalidation illicite utilisé, dans tous ses détails pertinents en vertu de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007. Mais l'erreur sera également insurmontable lorsqu'il est établi que la conception juridique erronée du constructeur sur l'existence d'un dispositif d'invalidation illicite aurait été confirmée, en cas de demande hypothétique, par l'autorité compétente pour la réception par type CE ou son suivi (en Allemagne, le Kraftfahrt Bundesamt (l'Office fédéral des véhicules automobiles), c'est-à-dire en cas de réception hypothétique (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 Via ZR 335/21 ECLI:BGH:2023:260623UVIAZR533 .21.0, juris point 65).

a) Dans la jurisprudence nationale des plus hautes juridictions, en cas d'installation de dispositifs d'invalidation illicites, les constructeurs automobiles se voient accorder ces derniers temps une erreur insurmontable quant au caractère illicite fondée sur une réception hypothétique du Kraftfahrt Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur)) (OLG Stuttgart, arrêt du 21 décembre 2022-2 – 23 U 492/21 – ECLI:DE:OLGSTUT:2022:1221.23U492.21.00, points 51 et suivants admettant expressément la conformité au droit européen ; ; OLG Jena, ordonnance du 8 mai 2023 – 1 U 104/23 ECLI:DE:OLGTH:2023:0508.1U104.23.0A, BeckRS 2023, 10908 point 5 ; OLG Frankfurt a. M., arrêt du 3 août 2023 – 5 U 74/21 ECLI:DE:OLGHE :2023:0803.5U74.21.0A, BeckRS 2023, 3007 points 40 et suivants ; OLG Köln, ordonnance du 2 août 2023 – 12 U 48/22 – ECLI:DE:OLGK:2023:0802.12U48. 22.0A, BeckRS 2023,19945 points 19 et suivants ; OLG Oldenburg, arrêt du 24 juillet 2023 – 13 U 10 4/22 ECLI:DE:OLGOL:2023:0724.13U104.22.0A, juris points 86 et suivants ; OLG Düsseldorf, arrêt du 29 août 2023 – 21 U 116/22ECLI :DE:OLGD:2023:0829.21 U116.22, Beck-RS 2023, 243.79 points 69 et suivants ; OLG Koblenz, arrêt du 31 août 2023 – 1 U 316/23. ECLI:DE:OLGKOB:2023:0831.1U316.23.0A, BeckRS 2023, 24382 point 62 ; OLG Celle, ordonnance du 5 octobre 2023 – 7 U

230/22 ECLI:DE:OLGCE :2023:1005.7U230.22 ,0A, BeckRS 2023, 24459 points 68 et suivants). OLG Dresden, arrêt du 12 octobre 2023 – 8 U 1665/22 ECLI:DE:OLGDRES:2023:1012.8U1665.22.0A, BeckRS 2023, 28461 points 43 et suivants).

b) En revanche, l'erreur commise par le constructeur dans l'installation d'une fenêtre de températures est considérée comme évitable par une partie de la doctrine. On relèvera qu'il est possible qu'une pratique administrative du Kraftfahrt Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur) se soit créée au plus tôt en 2016, car ce n'est qu'à partir de cette date que les informations relatives aux modes de fonctionnement des différents dispositifs d'invalidation ont été obligatoires. On soulignera également que, au plus tard en 2017, la défenderesse a eu connaissance à travers des procédures administratives non contentieuses et contentieuses du caractère probablement illicite des fenêtres de températures. À cet égard, on précisera qu'en 2016 déjà le Deutsche Umwelthilfe avait formé opposition à l'homologation de la mise à jour du type de moteur EA189 en raison de la fenêtre de températures (voir VG Schleswig, jugement du 23 décembre 2023 – 3 A 113/18 ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00).

2. On peut douter que la jurisprudence de la plus haute juridiction citée au point 1. a) soit conforme au droit de l'Union. En effet, l'interdiction des dispositifs d'invalidation est régie par le droit de l'Union. Le droit d'un acquéreur d'un véhicule à une indemnisation adéquate en raison de l'acquisition d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation illicite est également inscrit dans le droit de l'Union (arrêt du 21 mars 2023, C-490/21, point 91). Les États membres déterminent uniquement les modalités d'obtention de cette indemnisation par les acheteurs (arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2023, 21, Mercedes Benz Group, points 91 et suivant).

La question qui se pose est donc de savoir quelles sont les conditions subjectives requises par le droit de l'Union d'un droit à indemnisation de l'acquéreur du véhicule à l'encontre du constructeur du véhicule pour violation des articles 18, paragraphe 1, 26, paragraphe 1, et 46 de la directive 2007/46/CE ; et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007.

a) À cet égard, il est tout d'abord douteux que, dans le présent domaine de la responsabilité délictuelle d'un constructeur de véhicules, une faute soit même pertinente (question préjudicielle II. 1. a). Dans différents domaines du droit de l'Union, la Cour s'est déjà prononcée sur l'exigence d'une faute en matière de responsabilité non-contractuelle [OMISSIS] :

aa) L'employeur peut voir sa responsabilité engagée pour violation de l'article 6, paragraphe 2, de la directive 76/207/CEE sur l'égalité de traitement, en dehors de toute faute. Dans son arrêt du 8 novembre 1990, Dekker, C-177/88, EU:C:1990:383, points 22 à 25, la Cour a déterminé que la directive prévoit certes des exceptions au principe de non-discrimination, mais qu'elle ne subordonne

nullement l'engagement de la responsabilité de l'auteur d'une discrimination à la preuve d'une faute. D'après cet arrêt, toute violation de l'interdiction de discrimination doit suffire pour engager, à elle seule, la responsabilité entière de son auteur, sans que puissent être retenues les causes d'exonération prévues par le droit national. La Cour souligne qu'un droit à indemnisation tributaire d'une faute ne garantit pas une protection juridictionnelle effective et efficace et un effet véritablement dissuasif envers l'employeur.

bb) En matière de marchés publics, la mesure dans laquelle une faute est requise dans la responsabilité pour infraction à la réglementation de l'Union relative aux marchés publics au titre de la directive 89/665/CEE sur les procédures de recours, n'est pas entièrement. Dans l'arrêt du 30 septembre 2010, *Strabag e.a.*, C-314/09, EU:C:2010:567, points 39 et suivants, la Cour a certes déclaré la faute requise dans le régime autrichien de responsabilité de l'époque inscrit à l'article 338 BVerG 2006 BGBl I 17/2006) non conforme à la directive sur les procédures de recours. En revanche, dans l'arrêt du 9 décembre 2010, *Combinatie Spijker Infrabouw-De Jonge Konstruktie e.a.* (C-568/08, EU:C:2010:751, points 86 et suivants), la Cour exige que l'infraction commise par le pouvoir adjudicateur soit suffisamment caractérisée. Suffisamment caractérisée signifie que seule la constatation d'une irrégularité que n'aurait pas commise, dans des circonstances analogues, une personne normalement prudente et diligente permet d'engager la responsabilité (arrêt du 3 mars 2010, *Artogodan/Commission*, T-429/EU:T:2010:60, point 62).

cc) En matière de fixation d'une amende en droit de la concurrence, la Cour a décidé, sur la question du grief tiré d'une erreur sur le caractère illicite, que les décisions des autorités nationales de la concurrence ne peuvent pas faire naître dans le chef des entreprises une confiance légitime de ce que leur comportement n'enfreint pas la disposition de droit de l'Union de l'article 101 TFUE (arrêt du 18 juin 2013, *Schenker & Co. e.a.*, C-681/11, EU:C:2013:404, points 42 et suivants). La Cour a également précisé à cet égard que le droit interne ne peut pas être moins strict que le droit de l'Union dans la prise en compte de conditions de nature subjective dans le calcul de l'amende (arrêt du 18 juin 2013, *Schenker & Co. e.a.*, EU:C:2013:404, point 35).

Étant donné que les présentes procédures ne portent que sur la responsabilité civile du constructeur automobile, beaucoup plaide pour ne pas rechercher de faute, tout comme dans l'action dirigée contre un employeur pour infraction à l'article 6, paragraphe 2, de la directive sur l'égalité de traitement.

b) Si le droit à indemnisation à l'encontre du constructeur automobile pour violation de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1, de l'article 46 de la directive 2007/46/CE et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 présupposait une faute, il conviendrait de répondre à la question de savoir si le caractère insurmontable d'une erreur quant au caractère illicite peut être déduit d'une information ou d'une homologation de l'autorité compétente pour la réception CE par type ou son suivi (question préjudicielle II.1.b). Si l'on

appliquait à cet égard les principes de l'arrêt du 18 juin 2013, *Schenker & Co. e.a.*, C-681/11, EU:C:2013:404, une homologation ou un renseignement de l'autorité compétente pour la réception CE par type ou son suivi ne serait pas pertinent. Un constructeur devrait s'attendre à ce que la Cour apprécie juridiquement un dispositif d'invalidation au regard de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007 d'une manière différente de celle de l'autorité compétente.

Et même si une homologation de l'autorité compétente pour la réception CE par type ou son suivi devait faire naître chez le constructeur automobile la confiance que l'autorité ne prendra pas de mesures à son encontre, on peut se demander si le constructeur peut également se prévaloir de cette confiance dans ses relations avec l'acquéreur du véhicule. En effet, les acquéreurs n'ont pas créé de situation de confiance à l'égard du constructeur. Ils pouvaient s'en remettre au comportement conforme du constructeur. En outre, le principe d'effectivité plaide en faveur de l'absence de protection de la confiance légitime du constructeur dans ses relations avec l'acquéreur. Si tel n'était pas le cas, une violation du droit de l'Union par le constructeur serait dépourvue de sanction si la violation était fondée sur l'appréciation erronée de l'autorité compétente. Cela irait à l'encontre du principe selon lequel les sanctions en cas de non-respect des dispositions de la directive doivent être effectives, proportionnées et dissuasives (arrêt du 21 mars 2023, *Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation)*, C-100/21, EU:C:2023:229, points 85 et 88).

c) Si l'homologation ou le renseignement de l'autorité compétente pour la réception CE par type ou son suivi créait, dans le chef du constructeur automobile, une confiance légitime dans le fait qu'il agit de manière conforme, la question se pose de savoir si une réception hypothétique a également cet effet (question préjudicielle II. 1.c)).

Dans l'arrêt *Schenker*, la Cour a jugé que nul ne peut se prévaloir d'une violation du principe de protection de la confiance légitime en l'absence d'assurances précises données par l'administration compétente (arrêt du 18 juin 2013, *Schenker & Co. e.a.*, C-681/11, EU:C:2013:404, point 41). De surcroît, dans les conclusions qu'elle a présentées dans cette affaire le 28 février 2013 (affaire *Schenker & Co. e.a.*, C-681/11, EU:C:2013:126), l'avocat général Kokott a évoqué comme condition minimale de reconnaissance d'une confiance légitime, notamment que la décision administrative ou judiciaire doit précisément traiter des éléments de droit et de fait que l'entreprise concernée invoque pour se disculper de son erreur et que seules les déclarations contenues expressément dans la décision de l'autorité ou de la juridiction saisie peuvent être invoquées, à l'inverse des conclusions qui ne ressortiraient qu'implicitement de cette décision. En présence d'une homologation ou d'une information hypothétiques, donc dans le cas hypothétique d'une demande d'homologation ou de renseignement supposé, cette condition ne serait pas remplie, car, dans un tel cas, les déclarations expresses et précises d'une autorité publique sur une situation concrète font précisément défaut.

Le principe d'effectivité s'oppose également à la prise en compte d'une réception hypothétique. Si un État membre accordait largement aux constructeurs automobiles une erreur insurmontable quant au caractère illicite, les victimes concernées ne recevraient aucune indemnisation. L'adéquation des montants de l'indemnisation ainsi que l'effet dissuasif des sanctions en cas d'infraction, tels que la Cour les a jugés nécessaires (arrêt du 21 mars 2023, Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation), C-100/21, EU:C:2023:229, points 90 et 96) ne seraient absolument pas garantis.

3. Les questions préjudicielles II.1. a) à c) sont pertinentes pour la solution du litige au principal. En cas de réponse négative à l'une des questions, une réception hypothétique du Kraftfahrt Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur) serait sans incidence sur les droits à indemnisation en cause que l'acquéreur fait valoir envers le constructeur sur le plan du droit civil.

II. Les questions préjudicielles II. 2. a) et b)

1. Si le préjudice est uniquement dû à la négligence, le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) refuse à l'acquéreur le droit de réclamer au constructeur le remboursement du prix d'achat contre remise du véhicule (l'indemnisation dite majeure), car le droit à l'autodétermination économique de l'acquéreur n'est protégé qu'en cas de préjudice contraire à l'ordre public et aux bonnes mœurs, mais pas en cas de préjudice dû à la seule négligence. Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) considère que l'intérêt de l'acquéreur protégé par le droit de l'Union est de ne pas subir de perte patrimoniale au sens de l'hypothèse de la différence et n'accorde à l'acquéreur, conformément aux dispositions combinées de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, et des articles 6, paragraphe 1, 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV, que l'indemnisation dite mineure ou les dommages-intérêts dits différentiels, c'est-à-dire uniquement une créance de somme (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21 ECLI:BGH:2023:260623 UVIAZR335.21.0, précité., juris points 23, 30, 32).).

À cet égard, il convient de tenir compte du fait que, pour des raisons d'effectivité propre au droit de l'Union, le préjudice estimé doit être d'au moins 5 % du prix d'achat payé, mais qu'il ne peut pas être supérieur à 15 % du prix payé pour des raisons de proportionnalité (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023). VIa ZR 335/21, juris points 71 et suivants).

Les avantages tirés de l'utilisation et la valeur résiduelle du véhicule seront imputés à la baisse sur l'indemnité dans la mesure où ils excèdent la valeur du véhicule à la conclusion du contrat de vente (prix payé moins dommages-intérêts). Le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) estime que c'est conforme au droit de l'Union, compte tenu du principe voulant que les sanctions soient effectives et dissuasives (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 Via ZR 335/21, points 44 et 80).

La doctrine critique la forfaitisation en la jugeant contraire au principe de la réparation intégrale et inconciliable avec d'autres calculs du préjudice, dans lesquels une solution forfaitaire, à travers des pourcentages, a été rejetée pour des considérations de fond *pour ne plus être tout simplement compréhensible*. En outre, il est douteux que les indications du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) soient conformes au principe d'effectivité du droit de l'Union. En outre, il est douteux que les indications du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) soient conformes au principe d'effectivité du droit de l'Union. En effet, on ne saurait admettre qu'un « supplément » pouvant aller jusqu'à 15 % du prix d'achat dissuade les constructeurs automobiles d'utiliser des dispositifs d'invalidation illicites. [OMISSIS]

2. Il est douteux qu'il soit conforme au droit de l'Union d'imputer sur le montant de l'indemnisation des avantages tirés de l'utilisation.

Si, conformément aux indications du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), l'acquéreur lésé devait se voir déduire du droit à indemnisation mineure des avantages tirés de l'utilisation, il obtiendrait une indemnisation moindre en fonction de l'intensité de l'utilisation du véhicule. On n'aperçoit aucune raison objective le justifiant. Il ne s'enrichit pas en utilisant son propre véhicule. Il apparaît donc arbitraire de réduire les dommages-intérêts selon l'intensité de l'utilisation.

Le droit de l'Union impose certes qu'un acquéreur se voie imputer les kilomètres parcourus lorsqu'il prétend à l'indemnisation dite majeure, c'est-à-dire qu'il réclame le remboursement du prix d'achat contre la restitution du véhicule. L'avocat général Rantos estime nécessaire dans ce cas de figure d'imputer le bénéfice tiré de l'utilisation effective du véhicule sur le remboursement du prix d'achat de celui-ci car la protection des droits garantis par la directive 2007/46 ne peut pas entraîner un enrichissement sans cause (conclusions de l'avocat général Rantos dans l'affaire Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation), C-100/21, EU:C:2022:420, points 61 et suivants).

Or, dans la conception que nous défendons ici, tel ne peut pas être le cas si l'acquéreur ne réclame que l'indemnisation mineure. En effet, il conserve alors la propriété du véhicule. L'utilisation se fait à son propre compte, son véhicule se déprécie. Il ne s'enrichit donc nullement en utilisant le véhicule.

L'imputation sur l'indemnisation mineure d'avantages tirés de l'utilisation pourrait également conduire à des résultats déraisonnables et, partant, heurter le principe d'effectivité. L'avocat général Rantos souligne que l'imputation ne doit pas conduire à ce que l'acquéreur ne perçoive finalement aucune indemnisation pour le préjudice subi (conclusions de l'avocat général Rantos dans l'affaire Mercedes-Benz Group (Responsabilité des constructeurs de véhicules munis de dispositifs d'invalidation), C-100/21, EU:C:2022:420, point 62). Or, c'est précisément ce qui se produirait, avec la méthode d'imputation du

Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), lorsqu'un acquéreur aura fait un usage intensif de son véhicule au moment où le juge statue.

3. En outre, le plafonnement de l'indemnisation différentielle à un montant maximal de 15 % du prix d'achat, selon la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) (arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21, juris, points 71 et suivants) pourrait être contraire au droit de l'Union, en ce qu'elle est contraire au principe d'effectivité.

a) La moins-value des véhicules en raison de l'installation du ou des dispositifs d'invalidation sera souvent supérieure à 15 % du prix d'achat. Le plafond schématique de 15 % fixé par le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) ne permet cependant pas aux juridictions nationales d'en tenir compte. Les allégations en ce sens seront vaines ; il ne sera en particulier pas justifié d'administrer une preuve en sollicitant un rapport d'expertise (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 – VIa ZR 335/21 –, juris point 79).

Il convient également de garder à l'esprit que la jurisprudence du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) prive l'acquéreur de la voie de réparation la plus efficace, à savoir l'indemnisation majeure, c'est-à-dire le droit au remboursement du prix d'achat contre la remise et le transfert de la propriété du véhicule. Contrairement à l'Oberster Gerichtshof (Cour suprême, Autriche, arrêt du 25 mars 2023-10 Ob 2/23a) ECLI:AT:OGH0002:2023:01000B00002.23A.0425.000), le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice) refuse à la victime cette forme de réparation en cas d'acte dommageable par simple négligence (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 26 juin 2023 VIa ZR 335/21, juris points 23, 30, 32). Selon le Bundesgerichtshof, l'acheteur ne peut donc réclamer que la compensation financière du préjudice et doit conserver la voiture. Si cette créance de somme est ensuite plafonnée à un montant de 15 % du prix d'achat, l'intérêt des acquéreurs de véhicules à une indemnisation adéquate ne peut pas être suffisamment pris en compte.

b) Si, selon l'arrêt précité du Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), seule une indemnisation d'un montant maximal de 15 % du prix d'achat peut être accordée, il ne pourrait plus s'agir d'une sanction effective et dissuasive pour le constructeur. Un pourcentage aussi faible n'impressionnera guère un constructeur, car il réalise un bénéfice sur la vente de chaque véhicule. D'un autre côté, le constructeur a une chance que l'infraction aux prescriptions en matière de gaz d'échappement ne soit pas du tout découverte et que, si elle l'est, tous les acheteurs de voitures n'intentent pas une action en justice contre lui, de sorte que les indemnisations à verser resteront vraisemblablement limitées.

4. Les questions II. 2. a) et b) sont utiles à la solution du litige.

Si la question préjudicielle II. 2. a) appelle une réponse négative, les avantages tirés de l'utilisation ne devraient pas être imputés dans les présentes procédures

dans la mesure où ils excèdent la valeur qu'avait le véhicule au moment où le contrat de vente a été conclu (prix de vente moins montant de l'indemnisation). L'intensité de l'utilisation du véhicule et la valeur résiduelle seraient sans importance.

Si la question préjudicielle II. 3. b) appelle une réponse négative, dans les affaires – 2 O 229/20 – et – 2 O 36/21 – dans lesquelles le montant de l'indemnisation est laissé à l'appréciation du tribunal, des montants supérieurs à 15 % du prix d'achat pourraient être alloués à titre d'indemnisation. Dans l'affaire – 2 O 331/20 – les frais de financement pourraient alors être accordés comme poste du dommage supplémentaire, en plus du montant de 15 % du prix d'achat réclamé à titre d'indemnisation. En effet, les frais de financement sont susceptibles d'être inclus dans l'indemnisation (Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice), arrêt du 7 novembre 2023, VIa ZR 409/22 ECLI:BGH:2022:071122UVIAZR409.22.0, juris points 8 et suivants). – VIa ZR 409/22 – ECLI:DE:BGH:2022:071122UVIAZR409.22.0, juris points 8 et suivant).

E

Les questions préjudicielles mentionnées aux points II.1 et II.2 du dispositif de l'ordonnance font l'objet d'avis divergents dans la jurisprudence et la littérature juridique nationales.

II. À ce jour, les questions préjudicielles n'ont pas encore reçu de réponse dans la jurisprudence de la Cour. 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.

III. Les questions préjudicielles II. 2. a) et b) relatives à l'indemnisation mineure recourent les questions préjudicielles 8 et 9 de l'ordonnance du Landgericht Duisburg (tribunal régional de Duisbourg, Allemagne) du 21 juillet 2023 inscrite à la Cour sous le numéro d'affaire C-251/23 et les questions préjudicielles identiques 12 et 13 de l'ordonnance du Landgericht Duisburg (tribunal régional de Duisbourg) du 21 juillet 2023 inscrite à la Cour sous le numéro d'affaire C-308/23. Elles concernent l'admissibilité de la limitation du montant de l'indemnisation en cas d'acquisition d'un véhicule qui a été équipé par négligence d'un dispositif d'invalidation illicite.

Les questions posées par le Landgericht Erfurt (tribunal régional d'Erfurt, Allemagne) dans l'affaire suspendue C-276/20 et par le Landgericht Ravensburg (tribunal régional de Duisbourg, Allemagne) dans les affaires suspendues C-178/21 et C-240/21 sur le taux d'utilisation concernent l'imputation d'avantages tirés de l'utilisation sur l'indemnisation majeure et, de ce fait, un autre cas de figure. Il en va de même des questions préjudicielles relatives à la compensation de l'utilisation dans l'affaire C-100/21 déjà tranchée par la Cour dans son arrêt du 21 mars 2023, Mercedes-Benz Group.

IV. Conformément aux recommandations de la Cour [relatives à l'introduction de procédures préjudicielles] (JO 2019, C 380, p. 1, point 27), deux procédures pendantes devant le juge unique de renvoi ont été jointes dans la présente demande de décision préjudicielle afin de permettre à la Cour de répondre aux questions posées malgré le retrait éventuel d'une ou plusieurs affaires.

[OMISSIS]

DOCUMENT DE TRAVAIL