

Affaire C-251/23

Complément à la demande de décision préjudicielle

Date de dépôt :

14 août 2023

Juridiction de renvoi :

Landgericht Duisburg (Allemagne)

Date de la décision de renvoi :

21 juillet 2023

Demandeur :

M. OB

Défenderesse :

Mercedes-Benz Group AG

[OMISSIS]

**LANDGERICHT DUISBURG
(TRIBUNAL RÉGIONAL DE DUISBOURG, Allemagne)**

ORDONNANCE *

Dans le litige opposant

M. OB [OMISSIS]

– demandeur –

[OMISSIS]

à

Mercedes-Benz Group AG, anciennement Daimler AG, [OMISSIS] Stuttgart.

* Ndt : les quatre compléments que le Landgericht Duisburg a apportés aux demandes de décision préjudicielle C-251/23, C-308/23, C-371/23 et C-478/23 par ses quatre ordonnances du 21 juillet 2023 sont en substance identiques.

– défenderesse –

[OMISSIS] [Or. 2]

La 1^{ère} chambre civile du Landgericht Duisburg (tribunal régional de Duisbourg)

[OMISSIS]

a décidé :

le 21 juillet 2023

En complément de l'ordonnance du 5 avril 2023, il convient de demander à la Cour de justice européenne de répondre dans un même contexte que la décision préjudicielle sollicitée dans l'ordonnance du 5 avril 2023, aux questions supplémentaires suivantes au titre de l'article 267 TFUE :

6. Les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, en particulier son article 18, paragraphe 1, et son article 3, point 36, ont-elles également pour objet de prémunir spécifiquement l'acquéreur individuel d'un véhicule contre l'acquisition d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, acquisition qu'il n'aurait pas faite s'il avait su que le véhicule ne satisfaisait pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, parce qu'il n'aurait pas voulu l'acquérir ?
7. Indépendamment de la réponse à la question précédente, incombe-t-il toujours ou en tout cas dans certains cas, en vertu du droit de l'Union européenne, au constructeur d'un véhicule, qui a enfreint les règles de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, ou les règles de droit national adoptées sur son fondement, et en particulier l'interdiction de délivrer un certificat de conformité inexact, de délier complètement l'acquéreur des conséquences de l'acquisition procédant de cette infraction, d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne et par conséquent de lui rembourser, à sa demande, les coûts d'acquisition du véhicule, le cas échéant trait pour trait contre remise du véhicule et transfert de sa propriété sous déduction de la valeur des autres avantages que l'acquéreur a éventuellement tirés de l'acquisition du véhicule ? [Or. 3] Si tel n'est le cas que dans certains cas : dans quels cas l'est-ce ?
8. Si la question 7 appelle une réponse négative ou n'appelle une réponse affirmative que dans certains cas : une limitation du droit à indemnisation de l'acheteur d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne à l'égard de ses émissions de gaz d'échappement et/ou de la qualité de son système de contrôle des émissions, au montant que l'acheteur a payé en trop pour

acquérir le véhicule compte tenu des risques liés au dispositif d'invalidation illicite, est-elle toujours conforme aux prescriptions du droit de l'Union européenne lorsque le constructeur a délivré par simple négligence un certificat de conformité inexact pour le véhicule, attestant sa conformité à tous les actes juridiques au moment de sa construction ? Si tel n'est pas toujours le cas : dans quels cas ne l'est-ce pas ?

9. Dans la mesure où la question 8 appelle une réponse affirmative : une limitation du droit à indemnisation de l'acheteur d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne à l'égard de ses émissions de gaz d'échappement et/ou des caractéristiques de son système de contrôle des émissions, au montant que l'acheteur a payé en trop pour acquérir le véhicule compte tenu des risques liés au dispositif d'invalidation illicite, plafonné toutefois à 15 % du prix d'achat, est-elle toujours conforme aux prescriptions du droit de l'Union européenne lorsque le constructeur a délivré par simple négligence un certificat de conformité inexact pour le véhicule, attestant sa conformité à tous les actes juridiques au moment de sa construction ? Si tel n'est pas toujours le cas : dans quels cas ne l'est-ce pas ? **[Or. 4]**

I.

Les faits à l'origine du présent litige ressortent, dans la mesure où ils intéressent la demande de décision préjudicielle, de l'ordonnance que la chambre de céans a rendue le 5 avril 2023, visée dans le dispositif de la présente décision et, au surplus, du dossier 1 O 49/20 déjà déposé à la Cour de justice européenne (numéro d'affaire C-251/23).

II.

Ce sont les motifs des arrêts que le Bundesgerichtshof (Cour fédérale de justice, Allemagne) a rendus le 26 juin 2023 (numéros d'affaire VIa ZR 335/21, VIa ZR 533/21 et VIa ZR 1031/22) sous le visa de l'arrêt que la Cour de justice européenne a rendu le 21 mars 2023 (affaire C-100/21) qui ont incité la chambre de céans à compléter les questions préjudicielles énoncées dans l'ordonnance précitée.

1.

Ainsi qu'on peut le lire dans son ordonnance précitée du 5 avril 2023, la chambre de céans a déduit de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, une interdiction de délivrer pour un véhicule relevant de l'obligation de délivrer un certificat de conformité au sens de l'article 18, paragraphe 1, et de l'article 3, point 36, de ladite directive, un certificat de conformité inexact, à l'instar de la lecture faite par le Bundesgerichtshof (ibidem, point 23) et a au reste également déduit de l'arrêt précité de la Cour de justice

européenne, du 21 mars 2023, que cette interdiction est également censée avoir pour objet de prémunir les acquéreurs individuels de véhicule de l'acquisition d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne.

Après réexamen approfondi, la question qui se pose, au regard des motifs des trois arrêts précités avant le point 1, est de savoir si les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du **[Or. 5]** 5 septembre 2007, et en particulier l'interdiction de délivrer un certificat de conformité inexact pour un véhicule, ont également pour objet de prémunir justement aussi spécifiquement l'acquéreur individuel d'un véhicule contre l'acquisition d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, acquisition qu'il n'aurait pas voulu faire et qu'il n'aurait donc pas faite s'il avait connu les circonstances effectives et de protéger ainsi son droit économique d'autodétermination et en particulier son intérêt à ne pas être incité à s'engager dans un contrat qu'il n'a pas voulu.

Si tel est le cas, on peut concevoir que le demandeur exerce dans le présent litige le droit au remboursement du prix d'achat trait pour trait contre la remise du véhicule et le transfert de sa propriété sous déduction de la valeur des avantages qu'il a tirés de son côté du véhicule, conformément à l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lu en combinaison avec l'article 6, paragraphe 1, de l'EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement allemand relatif à la réception par type CE des véhicules) adopté au titre de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, ou, si tel n'est pas le cas, on ne peut alors le concevoir que si la question 11 énoncée dans le dispositif de la présente décision appelle une réponse affirmative à tout le moins pour le présent cas d'espèce, ou si – ce qui ne sera pas le cas en l'espèce dans l'état actuel des choses – l'on devait constater que le demandeur aurait subi un préjudice intentionnel contraire aux bonnes mœurs de la part de la défenderesse (dans ce dernier cas, le Bundesgerichtshof admet un droit à ce titre, voir par exemple son arrêt du 25 mai 2020, réf. VI ZR 252/19).

Le droit exercé par le demandeur est conféré par l'article 823, paragraphe 2, du BGB, lorsque l'acquéreur individuel d'un véhicule- en l'occurrence le demandeur – devra précisément être aussi spécifiquement prémuni par les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007 et, en conséquence, par les dispositions nationales adoptées au titre de cette directive- en l'occurrence l'article 6, paragraphe 1, de l'EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement allemand relatif à la réception par type CE des véhicules) – contre l'acquisition d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne qu'il n'aurait pas voulu faire et qu'il n'aurait donc pas faite s'il avait connu les circonstances effectives, en d'autres termes, lorsque la liberté générale d'action et le droit à l'autodétermination économique de l'acquéreur, en l'occurrence du demandeur, qui en procède, c'est-à-dire l'intérêt à ne pas **[Or. 6]** être incité à endosser une obligation malgré lui, devra également être protégé par les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007

et, en conséquence, par les dispositions nationales adoptées à son titre et ce de manière à ce que la délivrance – le cas échéant, également par négligence – d'un certificat de conformité inexact confère à l'acquéreur envers le constructeur un droit découlant du droit relatif aux effets juridiques d'un acte illicite au remboursement des coûts d'acquisition et en particulier du prix d'achat payé au vendeur (voir en particulier Bundesgerichtshof (ibidem, en particulier les points 20 et 23). Dans ce cas en effet, l'acquisition non-voulue et préjudiciable du véhicule relève déjà en soi du champ de protection de la loi méconnue, c'est-à-dire du champ de ce contre quoi la loi méconnue devrait prémunir l'acquéreur. Selon le Bundesgerichtshof, il s'agit là d'une condition préalable d'un droit de ce dernier à l'encontre du constructeur du véhicule, à être délié des conséquences de l'acquisition du véhicule en sorte que celle-ci soit entièrement annulée pour l'acquéreur- en l'occurrence le demandeur – conformément à l'article 823, paragraphe 2, du BGB (voir en particulier, Bundesgerichtshof (ibidem, en particulier le point 20).

Le Bundesgerichtshof ne voit toujours pas un tel objectif de protection dans les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 et dans les dispositions du droit allemand adoptées au titre de cette directive (voir notamment Bundesgerichtshof (ibidem, points 19 et 24 et suivants). Il considère que l'intérêt protégé par le droit de l'Union consiste uniquement à ce que, en concluant un contrat d'achat d'un véhicule, son patrimoine ne subisse pas, en raison d'une infraction du constructeur à la législation européenne sur les gaz d'échappement, de dépréciation par rapport à l'état dans lequel il aurait été s'il n'avait pas conclu le contrat (« hypothèse de la différence ») (Bundesgerichtshof, ibidem, point 32). Or, selon le Bundesgerichtshof, la protection du droit de l'Union ne s'étend pas à l'intérêt de l'acheteur à ne pas être tenu par le contrat (Bundesgerichtshof, ibidem, point 19).

Le Bundesgerichtshof n'accorde dès lors au seul titre d'une infraction aux dispositions combinées de ladite directive et des articles 6 et 27, paragraphe 1, EG-FGV ainsi que de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, à l'acquéreur d'un véhicule aucun droit au remboursement des coûts exposés pour l'acquisition du véhicule – le cas échéant trait pour trait contre la remise du véhicule et le transfert de sa propriété et sous déduction de la valeur de tout autre avantage tiré de l'acquisition du véhicule – auquel prétend le demandeur en l'espèce [Or. 7] [OMISSIS], mais uniquement un droit au remboursement d'une dépréciation préjudiciable à évaluer le cas échéant qui devra être évaluée en comparant le patrimoine dans l'état où il se trouve à la suite du fait générateur de responsabilité et le patrimoine dans l'état où il se trouverait si ce fait ne s'était pas produit (Bundesgerichtshof, ibidem, point 40).

Le Bundesgerichtshof ne voit comme dommage réparable au seul titre d'une infraction aux dispositions combinées de ladite directive et des articles 6 et 27, paragraphe 1, EG-FGV ainsi que de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, – que – le montant que l'acquéreur a payé en trop pour acquérir l'objet de la vente compte tenu des risques liés au dispositif d'invalidation illicite (Bundesgerichtshof,

ibidem, point 40), en limitant ce droit à un plancher de 5 % minimum du prix d'achat et à un plafond de 15 % maximum du prix d'achat (Bundesgerichtshof, ibidem, points 73 et 75).

Le Bundesgerichtshof expose à cet égard que l'arrêt que la Cour de justice européenne a rendu le 21 mars 2023 (affaire C-100/21) a clarifié les choses en ce sens que le droit de l'Union européenne ne requiert pas de placer l'acheteur d'un véhicule pourvu d'un dispositif d'invalidation illicite dans la situation dans laquelle il se trouverait s'il n'avait pas conclu le contrat de vente, c'est-à-dire d'intégrer l'intérêt à l'annulation du contrat de vente dans le champ de protection matériel des articles 6, paragraphe 1, et 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV (Bundesgerichtshof, ibidem, point 23).

La chambre de céans ne tire toutefois de l'arrêt précité de la Cour de justice européenne du 21 mars 2023, aucun enseignement sur la question de savoir si les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 mars 2007 sont également censées prémunir aussi spécifiquement l'acquéreur individuel contre l'acquisition d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, qu'il n'aurait pas voulu faire et qu'il n'aurait donc pas faite s'il avait connu les circonstances effectives et protéger ainsi sur ce point sa liberté de décision et requièrent, ne serait-ce que pour cette raison, de lui conférer, en cas d'infraction par le constructeur aux dispositions de ladite directive et des dispositions nationales adoptées à son titre et en particulier d'infraction à l'interdiction de délivrer un certificat de conformité inexact, **[Or. 8]** un droit à l'encontre du constructeur de le délier intégralement des conséquences du contrat procédant de cette infraction, c'est-à-dire, s'il le souhaite, de lui rembourser les coûts d'acquisition du véhicule, le cas échéant trait pour trait contre sa remise et le transfert de sa propriété et sous déduction de la valeur de tout autre avantage tiré de l'acquisition du véhicule, ainsi que le demandeur le réclame dans le présent litige.

La chambre de céans estime donc qu'il y a lieu, en vertu de l'article 267 TFUE, de poser également à la Cour de justice européenne la question supplémentaire 10 énoncée dans le dispositif de la présente décision, en la sollicitant d'y répondre.

2.

Indépendamment de ce qui précède, la chambre de céans n'exclut pas non plus que le droit de l'Union européenne, et en particulier le principe d'effectivité évoqué dans l'arrêt que la Cour de justice européenne a rendu le 21 mars 2023 (C-100/21, point 93), commande d'accorder alors à l'acquéreur d'un véhicule, en l'occurrence le demandeur, lorsque le constructeur, en l'occurrence la défenderesse, a délivré un certificat de conformité attestant de manière inexacte la conformité du véhicule à tous les actes juridiques au moment de sa construction, un droit au remboursement des coûts d'acquisition du véhicule trait pour trait contre sa remise et sous déduction des avantages tirés du véhicule.

Dans un tel cas, il est possible en revanche d'envisager un droit au simple remboursement du montant de la diminution de patrimoine subie par l'acquéreur, étant entendu que ce dernier ne recevra qu'une somme d'argent et devra conserver le véhicule. Lorsque le constructeur n'a pas agi intentionnellement et n'a pas causé de préjudice intentionnel à l'acquéreur de manière immorale ou ne l'a pas trompé, le Bundesgerichtshof n'accorde à l'acquéreur qu'un droit de ce type, dont elle limite en outre le montant (Voir en particulier, Bundesgerichtshof, ibidem).

En tout état de cause, la chambre de céans estime que même si l'intérêt protégé par le droit de l'Union européenne consiste uniquement à ne pas subir dans la conclusion du contrat de vente d'un véhicule [Or. 9] une perte financière due à l'infraction, par le constructeur, de dispositions de l'Union européenne relatives aux émissions de gaz d'échappement, il se peut que le droit de l'Union européenne, compte tenu en particulier du principe d'effectivité, commande de conférer au demandeur un droit à l'encontre du constructeur de le délier intégralement de l'acquisition du véhicule, c'est-à-dire de se voir rembourser les coûts d'acquisition du véhicule, le cas échéant, trait pour trait contre la remise du véhicule et le transfert de sa propriété sous déduction de la valeur des avantages qu'il a tirés de son côté du véhicule. Elle estime que tel pourra a fortiori être le cas si les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 mars 2007 doivent également avoir aussi pour objet précisément de protéger la liberté de décision de l'acquéreur individuel d'un véhicule dans le sens exposé plus haut au point 1.

Un droit de cette nature est en fin de compte facile à déterminer même dans son montant et, en tout cas, en règle générale, sans devoir recourir à une expertise ; seul le kilométrage total escompté à retenir dans le calcul de la compensation des avantages doit être estimé, ce qui ne pose toutefois pas de grandes difficultés.

Il offre à l'acquéreur du véhicule une protection complète contre les inconvénients qu'il aura subis, car tous ses inconvénients sont compensés.

La chambre de céans ne peut pas apercevoir l'inadéquation ni la disproportion d'une « sanction » que comporterait un tel droit à indemnisation, dès lors que le constructeur du véhicule ne doit assumer que les inconvénients subis par l'acquéreur et reçoit en contrepartie les avantages que l'acquéreur a tirés de l'acquisition du véhicule, par la remise du véhicule et le transfert de sa propriété et la déduction de la valeur d'autres avantages obtenus. Il peut ensuite, si cela est techniquement possible, remettre le véhicule en bon état et le revendre, réduisant ainsi la perte résultant de l'infraction.

En revanche, un droit au remboursement du seul montant de la dépréciation patrimoniale résultant de l'acquisition économiquement désavantageuse d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne est désavantageux pour l'acquéreur du véhicule. Il en va en particulier ainsi lorsque le seul dommage considéré comme indemnisable est le montant que l'acquéreur a

payé en trop pour acquérir le véhicule, eu égard aux risques liés au dispositif d'invalidation illicite **[Or. 10]** (Bundesgerichtshof, ibidem, point 40).

Même ce dernier montant n'est pas très simple à chiffrer, en particulier si l'on ne sait pas si le véhicule devra être immobilisé ultérieurement parce qu'il ne répond pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, et ne peut en réalité pas être chiffré sans une expertise coûteuse, en tout cas lorsque le montant de la dépréciation patrimoniale est contesté. Si, à l'instar du Bundesgerichtshof (ibidem, points 42 à la fin et 76), on évalue la dépréciation patrimoniale en se plaçant uniquement au jour de la conclusion du contrat, on ne sait jamais si, au jour retenu pour évaluer le préjudice, le véhicule sera immobilisé à l'avenir. Cette incertitude peut toutefois subsister le jour de la dernière audience consacrée aux faits. Elle peut donc aussi avoir une incidence sur l'évaluation du préjudice même si, dans l'évaluation du préjudice, on s'écarte de la jurisprudence du Bundesgerichtshof pour se placer au jour de la dernière audience orale consacrée aux faits.

Cet élément permet de se demander si le droit de l'acquéreur d'un véhicule ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne à l'égard des émissions de gaz d'échappement ou du système de contrôle des émissions, d'obtenir une indemnisation adéquate pour son préjudice ne lui est pas rendu excessivement difficile en limitant son droit à l'encontre du constructeur qui a enfreint les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 décembre 2007 à un simple droit au remboursement du montant de la dépréciation de son patrimoine due à l'acquisition dudit véhicule, d'une manière contraire au droit de l'Union européenne (voir 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 point 93).

À la lumière de ce qui précède, aucun élément ne permet de savoir comment un droit à indemnisation de cette nature pourrait être chiffré. En effet, la dépréciation patrimoniale ne peut guère être chiffrée de manière fiable, car on n'aperçoit pas comment les choses évoluent à l'avenir, c'est-à-dire comment les autorités réagiront et quelles possibilités techniques seront trouvées pour éliminer les commutations et commandes illicites qui existeraient éventuellement (encore) ainsi que les effets défavorables d'une modification de la configuration des commandes du véhicule. Il en va en particulier ainsi si, conformément aux motifs de l'arrêt du Bundesgerichtshof **[Or. 11]** (ibidem, points 42 à la fin et 76), pour évaluer la dépréciation patrimoniale à rembourser, il faut comparer le patrimoine en se plaçant uniquement au jour de la conclusion du contrat, mais également si l'on se place au jour de la dernière audience consacrée aux faits, tant que l'évolution ultérieure du véhicule en question est encore en suspens, parce que l'on ne sait pas encore, par exemple, si son immobilisation sera ordonnée ou si des mesures techniques quelconques – qui peuvent éventuellement être liées à d'autres inconvénients – seront nécessaires. Contrairement à ce qu'affirme le Bundesgerichtshof (ibidem, point 78) sans autre justification, il n'est guère possible de chiffrer sans expertise le montant de la dépréciation patrimoniale en cas de contestation, et les incertitudes, qui ne peuvent être plus ou moins

surmontées que par le biais d'une estimation du dommage, ne pourront guère être évitées même après expertise. Le juge rapporteur, comme certainement la plupart de ses collègues, n'a en tout cas pas les connaissances techniques pour évaluer objectivement, fût-ce approximativement, le « préjudice de dépréciation » selon les critères définis par le Bundesgerichtshof (ibidem, point 76). Ce n'est pas un homme de la technique et il n'a non plus aucune idée de la pratique des autorités chargées de l'homologation des véhicules, en sorte que ses propres connaissances techniques ne lui permettent pas d'évaluer approximativement les critères que le Bundesgerichtshof a jugés déterminants (ibidem, point 76), à savoir les inconvénients liés à l'utilisation d'un dispositif d'invalidation illicite et en particulier le risque d'injonctions administratives, l'étendue de restrictions du fonctionnement à prendre en compte et la probabilité que ces restrictions interviennent compte tenu des circonstances de l'espèce, et encore moins en se plaçant au moment de la conclusion du contrat. Qui plus est lorsque les données techniques sur lesquelles se fonde l'évaluation du dommage sont contestées. [OMISSIS]

De même, le juge unique et la chambre en formation collégiale ne peuvent pas, faute de connaissance technique propre, évaluer sans expert l'incidence, jugée déterminante par le Bundesgerichtshof (ibidem, point 77) [Or. 12] dans l'évaluation du droit à indemnisation pour l'acte illicite concret générateur de la responsabilité, sur l'objectif du droit de l'Union de respecter certaines valeurs limites d'émission. En effet, la chambre ne peut pas déterminer approximativement ou même estimer simplement les valeurs d'émission que le véhicule affiche en raison de l'infraction et celles qu'il aurait affichées en l'absence d'infraction, sans recourir aux conseils coûteux que des experts tireraient de mesurages.

La situation est encore aggravée par le fait que les effets négatifs d'une modification apportée à la configuration du système de commande du véhicule pour régulariser un véhicule illégal sont souvent, comme en l'espèce, allégués par les parties qui prétendent à une indemnité et ensuite généralement, comme en l'espèce, contestés par les constructeurs – le juge unique compétent en l'espèce n'a pas connaissance d'un seul cas dans lequel le constructeur aurait admis les inconvénients allégués par le demandeur, d'une modification apportée à la configuration du système de commande afin de régulariser le véhicule illégal – de sorte que, même pour constater les effets négatifs qui doivent impérativement être pris en compte dans l'évaluation de la dépréciation patrimoniale, il faut, le cas échéant, recourir à des expertises très coûteuses.

Si la charge de la preuve incombe à la partie qui prétend à une indemnité, en droit allemand de la procédure civile c'est celle-ci qui doit avancer les frais de l'expertise à réaliser, ce qu'elle ne pourra généralement pas faire à tout le moins facilement si elle n'a pas souscrit une assurance de protection juridique. Même si elle pouvait avancer les frais de l'expertise sans assurance de protection juridique, elle y renoncera le cas échéant au motif qu'« elle n'en vaut pas la peine », car le complément d'indemnité à obtenir le cas échéant n'est pas assez élevé pour qu'il

vaille la peine de prendre le risque d'avancer des frais d'expertise d'un montant à quatre chiffres au moins, compte tenu des risques du procès (risque du défaut de preuve totale ou partielle). Tel est en particulier le cas au regard de la jurisprudence du Bundesgerichtshof selon laquelle le complément d'indemnité à obtenir s'élève tout au plus à 15 % du prix d'achat (plafond) – 5 % du prix d'achat (plancher) = 10 % du prix d'achat. Il est à craindre qu'un grand nombre d'acquéreurs de véhicules ne satisfaisant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne à l'égard des émissions de gaz d'échappement et du système de contrôle des émissions renonceront, pour des raisons de coûts, à réclamer le remboursement intégral de la dépréciation de leur patrimoine à laquelle ils ont droit selon les indications du Bundesgerichtshof ou, en tout cas, n'insisteront pas sur la mesure d'instruction nécessaire, ce qui revient finalement au même. **[Or. 13]**

Ce problème est aisément évité si l'on évalue le droit à indemnisation de l'acquéreur aux coûts d'acquisition, le cas échéant après déduction de la valeur des avantages obtenus et trait pour trait contre remise du véhicule.

Qui plus est, la chambre de céans estime que si l'on accorde un simple droit au remboursement d'une dépréciation patrimoniale dont le montant à chiffrer ne peut être qu'estimé sans être établi de manière réellement fiable, l'acquéreur risque de ne pas obtenir en fin de compte une indemnisation adéquate en raison de l'insuffisance des moyens de la déterminer.

Si, à l'instar du Bundesgerichtshof, on retient le jour de la conclusion du contrat comme moment déterminant pour évaluer la dépréciation patrimoniale, il peut arriver, dans un cas extrême, que le véhicule de l'acquéreur soit immobilisé dans le mois qui aura suivi son acquisition, mais qu'il ne reçoive pas pour autant une indemnisation équivalant à près de 100 % du prix d'achat, mais seulement une indemnisation nettement inférieure, ne dépassant pas 15 % du prix d'achat selon l'arrêt du Bundesgerichtshof (ibidem). Des cas moins extrêmes d'« erreur d'appréciation » ayant pour conséquence que l'acquéreur n'obtienne pas une indemnisation vraiment adéquate sont également tout à fait envisageables et même préoccupants.

Même en se plaçant au jour de la dernière audience consacrée aux faits, on peut aboutir à une sous-compensation – même si elle n'est pas aussi extrême que dans le premier exemple cité ci-dessus. En effet, il peut également arriver que le véhicule de l'acquéreur soit encore immobilisé un mois après la dernière audience consacrée aux faits, de sorte que la dépréciation de son patrimoine sera supérieure à la dépréciation de son patrimoine, estimée au moment de la dernière audience ; tel est notamment le cas lorsque l'indemnisation devrait être limitée à 15 % du prix d'achat. À cet égard, les cas de figure d'erreur d'appréciation donnant lieu à une indemnisation inadéquate de l'acquéreur du véhicule, sont imaginables pratiquement à l'infini et préoccupants.

Comme il ressort déjà de ce qui précède, les considérations que le Bundesgerichtshof a émises sur un plafond du dommage à estimer, qui serait de 15 % du prix d'achat, suscitent en particulier des réserves de la part de la chambre de céans : il semble tout à fait évident à la chambre de céans qu'une telle limitation du [Or. 14] droit à indemnisation empêche, au mépris des principes du droit de l'Union européenne, une partie des acquéreurs de véhicules ne satisfaisant pas à la législation européenne sur les émissions de gaz d'échappement d'obtenir une indemnisation adéquate pour leur préjudice, car leur préjudice est en réalité supérieur à 15 % du prix d'achat. La chambre n'aperçoit aucun élément expliquant pourquoi la dépréciation patrimoniale devrait nécessairement être plafonnée à cette partie du prix d'achat (Bundesgerichtshof, *ibidem*, points 73 et 75).

Pour les raisons évoquées ci-dessus, la chambre de céans estime également qu'il est au moins possible – indépendamment même d'un plafond du montant remboursable de 15 % du prix d'achat – que, pour une partie des acheteurs de véhicules enfreignant les prescriptions du droit européen en matière de gaz d'échappement, une limitation du droit à indemnisation au montant que l'acheteur a payé en trop pour acquérir le véhicule compte tenu des risques liés au dispositif d'invalidation illicite (Bundesgerichtshof, *ibidem*, point 40), rende impossible, au mépris des principes du droit de l'Union européenne, d'obtenir une réparation adéquate du préjudice dès lors que leur préjudice est en réalité supérieur à ce montant.

Le risque sous cet angle d'une sous compensation éventuelle peut toutefois être facilement évité en estimant le droit à indemnisation de l'acquéreur à l'encontre du constructeur du véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions juridiques du droit de l'Union, s'il le souhaite, au remboursement des coûts d'acquisition de ce véhicule, le cas échéant trait pour trait contre la remise et le transfert de propriété de ce véhicule et sous déduction de tout autre avantage tiré de l'acquisition du véhicule.

La chambre de céans doute, par conséquent, qu'une limitation du droit à indemnisation de l'acquéreur d'un véhicule ne répondant pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne, à l'encontre de son constructeur, qui a enfreint les dispositions de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007, à un droit au remboursement d'une dépréciation patrimoniale à chiffrer, répond aux principes du droit de l'Union européenne en particulier lorsque la différence à obtenir se trouve encore plafonnée ainsi que le Bundesgerichtshof l'a indiqué dans l'arrêt du 26 juin 2023 (*ibidem*) que nous avons cité à plusieurs reprises plus haut. Il appartient toutefois à la Cour de justice européenne, et non à la chambre de céans, d'en décider conformément à l'article 267 TFUE. [Or. 15]

La chambre de céans n'est pas non plus compétente pour juger elle-même dans quelle mesure la protection des consommateurs en droit européen – à ce stade de l'affaire le demandeur est visiblement un consommateur – interdit de limiter les

droits de l'acquéreur d'un véhicule qui ne satisfait pas aux prescriptions du droit de l'Union européenne à un remboursement de la dépréciation de son patrimoine due à l'acquisition préjudiciable, conformément à l'article 267 TFUE.

3.

L'affaire doit donc être renvoyée à la Cour de justice européenne au titre de l'article 267 TFUE, en la sollicitant de statuer sur les questions 10 à 13 énoncées dans le dispositif de la présente décision.

Leur réponse intéresse l'examen et la solution du présent litige. Le demandeur réclame le remboursement du prix d'achat contre compensation des avantages, lequel ne pourrait pas lui être accordé au titre de l'article 823, paragraphe 2, du BGB dans la lecture que le Bundesgerichtshof fait de la teneur du droit de l'Union européenne.

Ce n'est que si, à tout le moins dans son cas, au moins une des deux questions 6 et 7 énoncées dans le dispositif de la présente décision, appelle une réponse affirmative, que le demandeur doit se voir accorder ce qu'il demande, alors que, dans le cas contraire, il ne peut en tout cas pas se voir accorder ce qu'il demande. Si la question 8 et, le cas échéant, la question 9 appelle une réponse affirmative dans son cas, le droit à lui accorder est encore réduit conformément à la jurisprudence du Bundesgerichtshof. En effet, en tout état de cause, en l'état actuel des choses, il n'y a aucun élément attestant une infraction intentionnelle de la défenderesse à la réglementation, au vu des arguments de la défenderesse rapportés dans la décision de la chambre de céans du 5 avril 2023 et des effets contradictoires des commandes en cause en l'espèce sur les différents types d'émissions du véhicule, dont fait état la même décision de la chambre de céans.
[Or. 16]

[signature]