



HAL
open science

Dieselgate et garantie légale de conformité : commentaire de l'arrêt CJUE, Gr. ch., 14 juillet 2022, C-145/20

Pierre Lequet

► **To cite this version:**

Pierre Lequet. Dieselgate et garantie légale de conformité : commentaire de l'arrêt CJUE, Gr. ch., 14 juillet 2022, C-145/20. Énergie - Environnement - Infrastructures : actualité, pratiques et enjeux, 2022. ⟨hal-03887093⟩

HAL Id: hal-03887093

<https://hal.science/hal-03887093v1>

Submitted on 26 Mar 2025

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



HAL Authorization

Dieseltgate et garantie légale de conformité

Commentaire de l'arrêt CJUE, grande chambre, 14 juillet 2022, affaire C-145/20

Pierre LEQUET,

maître de conférences en droit privé, université polytechnique Hauts-de-France,
Laboratoire de Recherche Sociétés et Humanités

La mise à jour du logiciel censé corriger la fraude aux normes d'émission d'oxydes d'azote du véhicule s'avère elle aussi constituer « un dispositif d'invalidation » interdit. De plus, le défaut de conformité du véhicule affecté d'un tel dispositif n'est pas mineur au sens du droit européen de la consommation. Cette solution pourrait donc justifier, si toutes les conditions étaient par ailleurs réunies, une résolution du contrat de vente sur le fondement de la garantie légale de conformité. Les conséquences seraient remarquables. D'une part, pourrait survenir un contentieux de masse de l'anéantissement des contrats portant sur des véhicules « truqués ». D'autre part, la décision manifeste un renforcement de la prise en compte du droit de l'environnement dans le contentieux contractuel.

1 - « **Une fraude : des procès** ». Nouvelle figure du contentieux de masse, le *Dieseltgate* est l'affaire de tous les superlatifs. La fraude des constructeurs aux normes¹ d'émission d'oxyde d'azote (NOx)² affecte plus de 43 millions de véhicules en Europe, dont 8,7 millions en France³. La fraude consiste dans l'installation d'un logiciel minimisant le niveau réel d'émission d'oxydes d'azote lorsque les voitures sont soumises au test d'homologation du respect de la législation.

Le scandale a débuté aux États-Unis, après que l'ICCT (International Council on Clean) a mis en lumière l'écart important entre les émissions constatées pendant la procédure d'homologation et celles constatées en conditions réelles de circulation. L'information est relayée par l'Agence de protection de l'environnement et le département de la Justice des États-Unis ouvre une enquête contre Volkswagen en septembre 2015. Pour mettre fin aux poursuites, le groupe allemand plaide coupable et conclut des transactions dans de nombreux États américains pour solder ses condamnations sur le plan pénal, environnemental et indemnitaire. Au total, le constructeur aura versé plus de 20 milliards de dollars aux États-Unis. Mais, d'autres constructeurs sont également suspectés. Par exemple, en France, PSA aurait équipé près de 2 millions de véhicules frauduleux entre septembre 2005 et septembre 2015, et Renault 900 000⁴. Ainsi, nulle surprise à ce que la complexité du contentieux du *Dieseltgate* soit à la mesure de la fraude.

Les procès sont fragmentés par ordre juridique. En Europe, la procédure est plus longue. Pour l'instant seule l'Allemagne a condamné Volkswagen au plan pénal à une amende d'un milliard d'euros en 2018⁵. Arguant du principe *ne bis in idem* les poursuites pénales intentées en Espagne et en Belgique se sont soldées par un échec⁶. En France, Volkswagen, PSA, Renault et Fiat-Chrysler ont

été mises en examen pour tromperie le 6 mai 2021. Le 19 janvier 2022, la chambre de l'instruction de la cour d'appel de Paris a confirmé les poursuites contre Volkswagen sur le fondement du délit de tromperie en écartant toutefois l'argument du *ne bis in idem*.

Sur le plan civil, le contentieux se subdivise encore entre actions de groupe⁷ et actions individuelles. Quant aux actions individuelles, une importante décision a été rendue par la cour d'appel de Pau le 27 avril 2021⁸. Les juges ont reconnu que le non-respect par le véhicule de la réglementation environnementale européenne constituait un défaut de conformité tant sur le plan du droit de la consommation que de l'obligation contractuelle de délivrance conforme. La cour a également caractérisé le vice d'erreur affectant le consentement de l'acquéreur. L'anéantissement du contrat de vente a toutefois été refusé au motif, surprenant, que le préjudice subi par l'acheteur n'était pas suffisamment grave, le véhicule ayant pu être utilisé sans inconvénient. Toutefois, le vendeur a été condamné à réparer le préjudice de l'acquéreur : 2 000 € au titre du préjudice économique et 2 000 € au titre du préjudice moral. À l'inverse, en Allemagne, la Cour suprême a décidé que la vente d'un véhicule contrevenant à la réglementation européenne constituait une fraude justifiant la remise en cause du contrat sur le fondement de l'article § 826 du Code civil allemand⁹.

2 - **Les décisions commentées.** – La grande chambre de la Cour de justice de l'Union européenne a rendu trois décisions préjudicielles le 14 juillet dernier dans des contentieux opposant des acquéreurs de véhicules dotés de logiciels d'inhibition des dispositifs antipollution. Dans les trois affaires, un requérant agissait à titre principal en anéantissement du contrat de vente d'un véhicule de marque Volkswagen équipé d'un moteur diesel de type EA 189

1. Clean air act aux États-Unis, régl. (UE) n° 715/2007 en Europe.

2. Les NOx contribuent à la formation de pluies acides et participent à l'eutrophisation des écosystèmes. Ils sont également très dangereux pour la santé puisqu'ils provoquent des maladies respiratoires et causent des problèmes cardiovasculaires.

3. www.lemonde.fr/pollution/article/2018/09/17/trois-ans-apres-le-dieseltgate-43-millions-de-vehicules-empoisonnent-toujours-l-europe_5356052_1652666.html.

4. www.largus.fr/actualite-automobile/dieseltgate-que-risquent-peugeot-citroen-renault-et-vw-en-france-10646400.html.

5. www.quechoisir.org/actualite-affaire-volkswagen-encore-un-peu-d-espoir-pour-les-consommateurs-francais-n98272/.

6. www.quechoisir.org/actualite-affaire-volkswagen-encore-un-peu-d-espoir-pour-les-consommateurs-francais-n98272/.

7. Deux associations ont notamment intenté des actions de groupe : une association néerlandaise Diesel emissions justice foundation (www.emissionsjustice.com/fr/progress-fr/) et l'association CLCV (www.clcv.org/nos-actions/laction-de-groupe-de-la-clcv-contre-volkswagen). – Une association allemande, la VZBV a conclu 28 février 2020 une transaction avec Volkswagen pour indemniser environ 260 000 clients (www.musterfeststellungsklagen.de/sites/default/files/2020-03/Rahmenvergleich%20zwischen%20vzbv%20und%20Volkswagen%2028.02.2020_1.pdf). Le montant des dommages-intérêts versés pourrait atteindre jusqu'à 830 millions d'euros.

8. CA Pau, 27 avr. 2021, n° 19/03176 : JurisData n° 2021-006178 ; Énergie – Env. – Infrastr. 2022, étude 4, P. Lequet ; D. 2022, p. 936, chron. V. Monteillet et Gr. Leray.

9. Bundesgerichtshof (Cour suprême d'Allemagne), 25 mai 2020, VI ZR 252/19.

de génération Euro 5 disposant d'une vanne pour le recyclage des gaz d'échappement (ci-après la « vanne EGR ») au motif qu'il était affecté d'un logiciel faisant fonctionner le véhicule en contravention de la réglementation environnementale.

Dans la première affaire, l'acheteur demande la nullité du contrat de vente sur le fondement de l'article 879, alinéa 1^{er} du ABGB autrichien : « *Un contrat qui méconnaît une interdiction légale ou qui est contraire aux bonnes mœurs est nul* »¹⁰. Dans la deuxième affaire, la nullité est demandée sur le fondement de l'erreur sur les qualités substantielles (ABGB, art. 871)¹¹. Dans la troisième affaire, le requérant demande, à titre principal, le remboursement du prix d'achat du véhicule en cause en contrepartie de la restitution de celui-ci sur le fondement de la garantie légale de conformité (ABGB, art. 922 et 932)¹².

Dans ces affaires, les juges devaient au préalable apprécier la conformité du logiciel déclenchant ou suspendant le mécanisme de purification des gaz d'échappement. Fait notable, les dossiers concernaient, non pas le logiciel originaire, dont on sait qu'il a été qualifié par la CJUE de dispositif d'invalidation interdit par le règlement (CE) n° 715/2007¹³, mais la mise à jour de ce logiciel proposée par le constructeur à titre de réparation. Plus précisément, la question posée est de savoir si la mise à jour du logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur équipant ledit véhicule par lequel la purification des gaz d'échappement serait opérationnelle seulement lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius et que l'altitude de circulation est inférieure à 1 000 mètres (ci-après la « fenêtre de température ») constitue un système d'invalidation illicite.

Mais, la troisième affaire¹⁴ retiendra plus particulièrement notre attention dans la mesure où le demandeur était un consommateur. La résolution du contrat de vente est demandée sur le fondement de la directive 1999/44/CE du 25 mai 1999. Cela donne lieu à une question préjudicielle : le défaut de conformité d'un véhicule caractérisé par l'existence d'un dispositif d'invalidation illicite constitue-t-il un défaut mineur empêchant le consommateur de demander la résolution du contrat ?

3 - Suivant les conclusions de son Avocat général M. A. Rantos¹⁵, la CJUE considère d'une part que la mise à jour logiciel constitue un système d'invalidation interdit, et d'autre part qu'il constitue un défaut de conformité ne pouvant être qualifié de mineur.

Ainsi, est affirmée la possibilité de résoudre la vente pour défaut de conformité ce qui incite à envisager les conséquences contractuelles de la réglementation environnementale

1. La possibilité d'une résolution pour défaut de conformité

4 - Dans l'affaire principalement commentée¹⁶, la question se pose de savoir si le logiciel mis à jour dont est équipé le véhicule constitue un dispositif d'invalidation susceptible de caractériser un défaut de conformité justifiant la résolution du contrat de vente sur le fondement de la directive 1999/44/CE. La cour répond par l'affirmative au terme d'un raisonnement en deux temps : la mise à jour logiciel est tout d'abord qualifiée de dispositif d'invalidation interdit ; ensuite, ce dispositif constitue un défaut de conformité qui n'est pas mineur.

10. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-128/20.

11. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-134/20.

12. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20.

13. CJUE, 17 déc. 2020, aff. C-693/18 : *Énergie – Env. – Infrastr.* 2021, comm. 14, obs. A. Muller-Curzydlo.

14. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20.

15. Concl. de l'av. gén. M.-A. Rantos, 23 sept. 2021, aff. C-128/20, C-134/20 et C-145/20

16. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20.

A. - La mise à jour logiciel qualifiée de dispositif d'invalidation interdit

5 - **Le logiciel d'origine déjà qualifié de dispositif d'invalidation.** Les constructeurs de véhicules automobiles sont assujettis à un devoir juridique d'écoconception¹⁷ afin de réduire leur impact environnemental, et notamment leur émission de polluants atmosphériques. À ce titre, le règlement (CE) n° 715/2007 fixe, dans son annexe I, les valeurs limites de dioxyde de carbone (CO₂) et d'oxydes d'azote (NOx) que peuvent émettre les véhicules automobiles afin de pouvoir être commercialisés dans l'Union européenne. La première est de 500 mg/km, la seconde de 180 mg/km. Ces valeurs limites sont dénommées norme Euro 5. Cela présente un intérêt crucial pour la protection de l'environnement et de la santé humaine. Les NOx contribuent à la formation de pluies acides et participent à l'eutrophisation des écosystèmes. Ils sont également très dangereux pour la santé puisqu'ils provoquent des maladies respiratoires et causent des problèmes cardiovasculaires. La conformité des véhicules à la réglementation est contrôlée lors de la procédure dite de « réception par type ». Cette « réception », également qualifiée de « d'homologation », est l'acte par lequel une autorité administrative d'un État atteste de la conformité du véhicule aux réglementations concernant les exigences techniques applicables pour la sécurité et les émissions des véhicules¹⁸. Cette homologation est la condition de la mise du véhicule sur le marché européen. En l'absence d'homologation, le bien ne peut être immatriculé ni être vendu¹⁹.

Or, la Cour de justice de l'Union européenne a eu l'occasion de connaître de la conformité d'un logiciel minimisant le niveau réel d'émission d'oxydes d'azote lorsque les voitures étaient soumises au test d'homologation. Il s'agit d'un logiciel dit de « commutation », car il permet d'activer ou d'inhiber le système antipollution. Plus précisément, il s'agit « d'un dispositif permettant de détecter les phases des tests d'homologation et d'adapter en conséquence le fonctionnement du système [antipollution], de façon à respecter le plafond réglementaire en matière d'émissions. À l'inverse, dans des conditions autres que celles des tests d'homologation, à savoir lorsque les véhicules circulent en situation normale, ce dispositif entraîne une désactivation (partielle) du système [antipollution] et, en conséquence, une augmentation des émissions de NOx »²⁰.

Une question préjudicielle a été posée par le tribunal de grande instance de Paris dans le cadre des poursuites pour tromperie contre les constructeurs susmentionnés. La question portait sur la définition de la notion de « dispositif d'invalidation » prohibé par le règlement (CE) n° 715/2007 ainsi que sur l'étendue des exceptions au principe²¹. Par une décision rendue le 17 décembre 2020, la Cour de justice a décidé que le logiciel installé était illicite au sens de l'article 3, point 10 du règlement susvisé²². La Cour ajoute que « tout cela ne peut relever de l'exception à l'interdiction de tels dispositifs prévue à cette disposition, relative à la protection du moteur contre des dégâts ou un accident et au fonctionnement en toute sécurité du véhicule, même si ce dispositif contribue à prévenir le vieillissement ou l'encrassement du moteur »²³.

17. P. Lequet, *Green deal et économie circulaire : à la croisée des branches du droit*, obs. du Green Deal, Univ. Paris-Saclay, 2022 : www.observatoire-greenddeal.eu/le-pacte-vert/green-deal-et-economie-circulaire-a-la-croisee-des-branches-du-droit/#.

18. PE et Cons. UE, dir. 2007/46/CE, 5 sept. 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, art. 3 : JOUE n° L 263, 9 oct. 2007, p. 1.

19. PE et Cons. UE, dir. 2007/46/CE, 5 sept. 2007, établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, art. 4, 3 : JOUE n° L 263, 9 oct. 2007, p. 1.

20. CJUE, communiqué de presse n° 170/20, 17 déc. 2020.

21. Règl. (CE) n° 715/2007, art. 5, 2.

22. CJUE, 17 déc. 2020, aff. C-693/18, CLCV, pt 102.

23. CJUE, 17 déc. 2020, aff. C-693/18, CLCV. Plus précisément pt 105 : « un dispositif d'invalidation, tel que celui en cause au principal, qui améliore systématiquement, lors des procédures d'homologation, la performance du système de contrôle des émissions des véhicules aux fins de respecter les limites d'émissions fixées par ce règlement, et ainsi d'obtenir l'homologation de ces véhicules, ne

6 - La mise à jour logiciel également qualifiée de dispositif d'invalidation illicite. Le 15 octobre 2015, l'autorité allemande compétente en matière de réception par type de véhicule a ordonné à Volkswagen de retirer le système de commutation afin de rétablir la conformité des moteurs de type EA 189 de génération Euro 5 au règlement (CE) n° 715/2007. Le constructeur a donc élaboré une mise à jour du logiciel initial.

La mise à jour consiste en une programmation par laquelle le mode réduisant les émissions est activé non seulement au cours du test d'homologation, mais aussi en cas d'utilisation du véhicule sur route. Toutefois, le recyclage des gaz d'échappement n'est pleinement efficace que lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius. De plus, sur certains modèles de véhicules, l'efficacité du recyclage est également réduite au-dessus de 1 000 mètres d'altitude²⁴.

Porsche Inter Auto et VW font valoir que la fenêtre de température constitue un dispositif d'invalidation licite²⁵. Ils développent trois arguments. Premièrement, le système d'invalidation est nécessaire pour prévenir l'encrassement et le vieillissement du moteur. Deuxièmement, un dispositif d'invalidation peut être licite, notamment lorsque « le besoin du dispositif se justifie en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule²⁶. Troisièmement, la notion de besoin d'un dispositif d'invalidation n'exige pas la meilleure technique disponible et qu'il convient de tenir compte de l'état de la technique à la date de la réception CE pour apprécier si ce besoin se justifie en termes de protection du moteur et de fonctionnement en toute sécurité du véhicule²⁷.

7 - La CJUE rejette toutefois cette argumentation. Elle précise au préalable que l'exception au principe d'interdiction des dispositifs d'invalidation doit faire l'objet d'une interprétation stricte²⁸. Ensuite, il est répondu au premier argument que l'encrassement et le vieillissement du moteur ne sauraient constituer un accident ou un dégât dès lors que ces événements sont prévisibles et inhérents au fonctionnement normal d'un véhicule²⁹. Le deuxième argument est écarté au motif que les conditions de protection contre les accidents et l'objectif de sécurité du véhicule sont des conditions cumulatives³⁰. La Cour précise qu'un dispositif d'invalidation qui devrait, dans des conditions normales de circulation, fonctionner durant la majeure partie de l'année pour que le moteur soit protégé contre des dégâts ou un accident et que le fonctionnement en toute sécurité de véhicule soit assuré, irait manifestement à l'encontre de l'objectif poursuivi par ce règlement, auquel ladite disposition ne permet de déroger que dans des circonstances très spécifiques, et aboutirait à porter une atteinte disproportionnée au principe même de la limitation des émissions d'oxyde d'azote (NOx) par les véhicules. Un tel dispositif d'invalidation ne saurait dès lors être considéré comme licite.

8 - Enfin, il est répondu au troisième argument que le législateur a pris en compte les intérêts économiques des constructeurs et notamment, les coûts imposés aux entreprises par la nécessité de respecter ces valeurs avant l'adoption de la législation environnementale. Il incombe donc aux constructeurs de s'adapter et d'appliquer des dispositifs techniques propres à respecter lesdites valeurs³¹. Autoriser un dispositif d'invalidation au titre de l'article 5, § 2, sous a) au motif que les frais de recherche sont

élevés, que le dispositif technique est coûteux ou que les opérations de maintenance du véhicule sont plus fréquentes et plus chères pour l'utilisateur, remettrait en cause l'objectif de garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et d'améliorer la qualité de l'air au sein de l'UE pour réduire effectivement les émissions d'oxyde d'azote tout au long de la vie normale des véhicules.

9 - La qualification de dispositif d'invalidation interdit étant retenue, il reste à en apprécier les conséquences dans la relation contractuelle entre le vendeur et le consommateur acquéreur.

B. - Le caractère non mineur du défaut de conformité

10 - Pour que le dispositif d'invalidation illicite justifie la résolution du contrat sur le fondement de garantie légale de conformité³², il faut, notamment, caractériser un défaut de conformité et que celui-ci ne soit pas considéré comme mineur.

1° La caractérisation du défaut de conformité

11 - **Non-respect du droit de l'environnement caractérisant un défaut de conformité du bien vendu.** La garantie légale de conformité est prévue, en droit européen, à l'article 2, § 1 de la directive 1999/44/CE, applicable en l'espèce. La conformité s'apprécie, notamment, par comparaison entre le bien livré et les attentes que le consommateur peut raisonnablement avoir, eu égard à la qualité et aux prestations habituelles d'un bien de même type.

Pour que le défaut de conformité soit caractérisé en l'espèce, il faut démontrer qu'un consommateur peut raisonnablement s'attendre à ce qu'un véhicule automobile ne soit pas affecté d'un dispositif d'invalidation illicite. Il faut ajouter que le fait que le véhicule soit néanmoins couvert par une réception CE par type en vigueur et donc qu'il puisse être utilisé sur route n'est pas de nature à supprimer le défaut de conformité.

12 - Le type de bien en cause est un véhicule automobile soumis au droit européen encadrant les pollutions atmosphériques de source mobile³³. Pour qu'un véhicule puisse être commercialisé et immatriculé, le constructeur doit au préalable délivrer un certificat démontrant que le type de véhicule concerné a bien obtenu une « réception CE par type »³⁴. Cette « réception » est l'acte juridique « par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule, [...] satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables »³⁵. Dans l'affaire commentée, cette homologation a été délivrée par l'office fédéral (allemand) pour la circulation des véhicules à moteur. Est notamment vérifié le respect des limites d'émission d'oxydes d'azote.

La question posée est de savoir si un véhicule ne respectant pas la réglementation doit être qualifié de non conforme au sens du droit européen de la vente. La CJUE répond par l'affirmative. Selon elle, lorsqu'il « acquiert un véhicule appartenant à la série d'un type de véhicule réceptionné [...] un consommateur peut raisonnablement s'attendre ce que le règlement n° 715/2007 [...] soit respecté »³⁶. Les juges européens précisent que la solution vaut « même en l'absence de clauses contractuelles spécifiques »³⁷. Ainsi, la vente par un professionnel à un consommateur d'un véhicule automobile qui ne respecterait pas les valeurs limites réglementaires d'émission d'oxydes d'azote ou qui comporterait un dispositif d'invalidation illicite ne présenterait pas la qualité et les prestations habituelles d'un bien de même type auxquelles le consommateur peut raisonnablement s'attendre eu égard à la nature de ce bien au sens de la directive 1999/44/CE³⁸.

peut relever de l'exception à l'interdiction de tels dispositifs prévue à cette disposition, relative à la protection du moteur contre des dégâts ou un accident et au fonctionnement en toute sécurité du véhicule, même si ce dispositif contribue à prévenir le vieillissement ou l'encrassement du moteur. »

24. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-128/20 et C-134/20.

25. Règl. (CE) n° 715/2007, art. 5, § 2.

26. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 70.

27. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 77.

28. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 111 et 112.

29. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, p. 110.

30. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 72 et 73.

31. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 78.

32. Dir. 1999/44/CE, 25 mai 1999, art. 3 : JOCE n° L 171, 7 juill. 1999, p. 12.

33. Règl. (CE) n° 715/2007 et dir. 2007/46/CE.

34. Dir. 2007/46/CE, art. 26, pt 1. - Règl. (CE) n° 715/2007, art. 4, § 1.

35. Dir. 2007/46/CE, art. 3, pt 5.

36. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 54.

37. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 54.

38. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 55.

13 - La réception CE ne couvre pas le défaut de conformité.

Une dernière question est soulevée devant les juges de Luxembourg : la réception CE par type délivrée par l'organisme de réception et permettant au véhicule de circuler couvre-t-elle le défaut de conformité du bien vendu ? La CJUE, reprenant les conclusions de son Avocat général, répond sans ambages que « *le fait que le type de véhicule concerné est couvert par une réception CE par type, permettant à ce véhicule d'être utilisé sur route* » ne constitue pas un obstacle à la caractérisation du défaut de conformité³⁹. La solution ne doit pas étonner dans la mesure où la conformité a été appréciée de manière objective en fonction des attentes raisonnables du consommateur et non pas « *en fonction des usages auxquels servent habituellement les biens du même type* »⁴⁰. La conformité n'étant pas appréciée de manière fonctionnelle, le fait que le défaut ne prive pas le consommateur de l'utilité du bien est indifférent. De plus, ainsi que l'a relevé l'Avocat général A. Rantos, la « *réception peut, notamment, avoir été obtenue alors que l'organisme de réception ne connaissait pas la présence d'un dispositif illicite* »⁴¹. Il eût donc été dangereux de cantonner la conformité juridique du bien à une conformité formelle appréciée seulement sur l'existence de la réception CE par type. Cette précision intéresse le contentieux français puisque la cour d'appel de Pau s'est également prononcée en ce sens⁴².

2° La réfutation du caractère mineur

14 - Défaut non mineur : condition de l'action en résolution de la vente. Les deux dernières questions posées à la CJUE sont les suivantes : le défaut de conformité caractérisé par d'un dispositif d'invalidation illicite dont l'utilisation est interdite peut être qualifié de mineur ? Le fait que le consommateur aurait néanmoins acheté le véhicule s'il avait eu connaissance de l'existence et du fonctionnement de ce dispositif doit-il être pris en compte dans la caractérisation du défaut mineur ?

Ces questions sont d'importance dans la mesure où leur réponse commande la possibilité d'agir en résolution du contrat. En effet, en « *cas de défaut de conformité, le consommateur a droit soit à la mise du bien dans un état conforme, sans frais, par réparation ou remplacement, conformément au paragraphe 3, soit à une réduction adéquate du prix ou à la résolution du contrat en ce qui concerne ce bien* »⁴³.

15 - Ces remèdes sont hiérarchisés. Dans un premier temps, le consommateur a le droit d'exiger du vendeur la réparation du bien ou son remplacement, dans les deux cas sans frais, à moins que cela ne soit impossible ou disproportionné⁴⁴. Mais, le consommateur ne peut exiger la réduction du prix ou la résolution du contrat que dans trois circonstances : s'il n'a droit ni à la réparation ni au remplacement du bien ; si le vendeur n'a pas mis en œuvre le mode de dédommagement dans un délai raisonnable ; si le vendeur n'a pas mis en œuvre le mode de dédommagement sans inconvénient majeur pour le consommateur⁴⁵. Le dédommagement s'entend du remplacement ou de la réparation du bien. Néanmoins, le consommateur « *n'est pas autorisé à demander la résolution du contrat si le défaut de conformité est mineur* »⁴⁶.

Or, le défaut mineur n'est défini ni par la directive 1999/44/CE ni par la jurisprudence⁴⁷. Dans la décision commentée, les juges de Luxembourg considèrent qu'il faut s'en remettre à son sens habituel dans le langage courant tout en tenant compte du contexte et

des objectifs poursuivis par la réglementation⁴⁸. D'une part, mineur signifie de faible importance. D'autre part, la finalité de la directive est d'établir un juste équilibre entre les intérêts du consommateur et ceux du vendeur. Ainsi, la résolution du contrat qui constitue le remède juridique le plus attentatoire des intérêts du vendeur ne peut être demandée que lorsqu'un défaut de conformité présente une importance suffisante.

16 - L'appréciation de l'importance du défaut du véhicule. En l'espèce, l'importance du défaut de conformité est caractérisée par deux éléments. D'une part, un véhicule comportant un dispositif d'invalidation interdit ne peut pas être réceptionné (en principe il ne peut être ni immatriculé, ni même roulé). D'autre part, un tel véhicule ne respecte pas les valeurs limites d'émission d'oxydes d'azote autorisées ce qui contrevient à l'objectif de protection de l'environnement et à la nécessité de réduire considérablement les émissions d'oxydes d'azote des véhicules diesel pour améliorer la qualité de l'air⁴⁹.

Une dernière question se posait : la connaissance par le consommateur du défaut du véhicule au moment de l'achat entraînerait-il la qualification de défaut mineur ? La Cour répond par la négative. Elle invoque deux raisons : il n'était pas contesté que, au moment de la vente du véhicule en cause, le consommateur ne connaissait pas le défaut de conformité ni ne pouvait raisonnablement connaître ce défaut⁵⁰ ; la lettre de la directive 1999/44/CE⁵¹ est muette sur une quelconque influence de la connaissance du défaut sur la caractérisation de sa nature « *mineure* »⁵².

17 - Ainsi, la CJUE affirme clairement que les ventes de véhicules dotés de moteurs diesel affectés d'un dispositif d'invalidation illicite peuvent être résolues pour défaut de conformité⁵³. Mais la portée de l'arrêt pourrait être bien plus grande encore, car l'anéantissement du contrat pourrait être recherché sur d'autres fondements que celui du droit de la consommation.

2. Les conséquences contractuelles de la réglementation environnementale

18 - L'arrêt commenté, d'ores et déjà publié, est appelé à faire date. Il a été rendu en grande chambre après prise en compte des observations du gouvernement allemand et de la Commission européenne. La décision est remarquable puisqu'elle semble ouvrir la perspective d'un contentieux de masse⁵⁴ de l'anéantissement des contrats de vente de véhicules « *truqués* ». En effet, au niveau européen plusieurs millions de véhicules ont été rappelés, que ce soit volontairement ou sur ordre des États. Mais la plupart de ces rappels ont donné lieu à une « *mise à jour des logiciels de gestion des dispositifs antipollution* »⁵⁵. Or, l'arrêt commenté donne à penser qu'une telle mise à jour ne constitue pas une mise en conformité du véhicule. Ce sont donc potentiellement des millions de contrats de vente de véhicules qui pourraient être anéantis ! Mais au-delà, l'arrêt manifeste surtout un renforcement de la prise en compte de la violation du droit de l'environnement dans le contentieux contractuel.

A. - L'avènement d'un contentieux de masse de l'anéantissement du contrat ?

19 - La perspective. L'apport fondamental de la décision est d'ouvrir la porte à l'anéantissement du contrat de vente d'un véhi-

39. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 56.

40. Dir. 1999/44/CE, art. 2, pt 2, ss c).

41. Concl. de l'av. gén. A. Rantos, aff. C-145/20, pt 149.

42. CA Pau, 27 avr. 2021, n° 19/03176, préc.

43. Dir. 1999/44/CE, art. 3, pt 2.

44. Dir. 1999/44/CE, art. 3, pt 3.

45. Dir. 1999/44/CE, art. 3, pt 5.

46. Dir. 1999/44/CE, art. 3, pt 6.

47. CJUE, 3 oct. 2013, aff. C-32/12, Duarte Hueros : JurisData n° 2013-029295 ; RDC 2014, p. 93, C. Aubert de Vincelles.

48. CJUE, gde ch., 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 88.

49. CJUE, gde ch., 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 95.

50. CJUE, gde ch., 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 84. – Concl. A. Rantos, pt 158.

51. Dir. 1999/44/CE, art. 3, pt 6.

52. CJUE, gde ch., 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 85.

53. CJUE, gde ch., 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 96.

54. Y. Gaudemet, *Approche doctrinale : définition, origines, essai d'explication et perspectives des contentieux de masse* : RFDA 2011, p. 464.

55. C. Bozonnat, *Quatre ans après, un point sur le « Dieselgate »* : Annales des Mines – Responsabilité et environnement, 2019/4, n° 96, p. 38.

cule ne respectant la réglementation antipollution. En affirmant que le dispositif d'invalidation interdit entraînant le non-respect des valeurs limites d'émissions d'oxydes d'azote au moins la moitié de l'année constitue un défaut non mineur, la CJUE reconnaît qu'il est possible de demander la résolution du contrat. Il convient de souligner que l'appréciation n'est pas subjective. Le fait que le consommateur ait pu rouler avec le véhicule ne rend pas le défaut mineur. Ici, la CJUE se démarque nettement de la solution rendue par la cour d'appel de Pau⁵⁶, qui risque donc d'être censurée sur ce point par la Cour de cassation⁵⁷.

Certes, en vertu de la hiérarchie des remèdes au défaut de conformité, cette sanction n'est exigible par le consommateur que si le consommateur n'a bénéficié ni de la réparation ni du remplacement du bien⁵⁸. Donc en principe, la réparation, ou mise en conformité, du bien par le vendeur empêche le consommateur de demander la résolution du contrat. En l'espèce, le vendeur avait procédé à une « réparation » du bien consistant en une mise à jour du logiciel truqué originaire. Cependant, la présente décision affirmant que cette mise à jour constitue également un système d'invalidation illicite, elle ouvre la porte à la résolution de la vente pour défaut de conformité.

Or, les rappels de véhicules truqués ont majoritairement donné lieu à des mises à jour de logiciels⁵⁹. Si ces mises à jour sont analogues à celles de l'espèce, c'est-à-dire qu'elles ne constituent pas de réparation effective puisqu'elles demeurent des « dispositifs d'invalidation illicite », cela signifie que la plupart des contrats de vente pourraient être résolus !

20 - Les obstacles. Les deux principaux obstacles tiennent au délai enserrant l'action ainsi qu'au régime des restitutions.

Quant au délai enserrant l'action en garantie légale de conformité, il pourrait poser problème dans le cadre du contentieux du *Dieseldgate*. Issue de la directive 1999/44/CE, il n'est pas le même dans toutes les législations européennes⁶⁰. En France, par exemple, jusqu'à la réforme portée par l'ordonnance du 29 septembre 2021⁶¹, l'action en garantie se prescrivait par 2 ans, à compter de la délivrance du bien. Certes, ce délai pouvait être suspendu ou interrompu, car il s'agit d'un délai de prescription, mais son point de départ n'en était pas moins fixe : la date de délivrance du bien. Or, lorsque le vice n'est pas apparent, et que le bien jouit d'une certaine longévité, comme un véhicule automobile, un délai de prescription de 2 ans débute à la délivrance du bien pourrait constituer un obstacle dirimant pour les consommateurs ayant acquis un véhicule bien avant la médiatisation du *Dieseldgate*.

Une action sur le fondement de la garantie légale de conformité a pourtant l'avantage de prémunir le consommateur contre le risque d'avoir à verser au vendeur des indemnités d'utilisation ou d'usure du véhicule au titre des restitutions⁶². En effet, alors que

le dédommagement du consommateur sur le fondement de la garantie légale consommateur de conformité doit se faire sans frais, l'obligation pour l'acquéreur restituant un bien d'indemniser le vendeur du fait de son usure normale est incertaine⁶³. En Allemagne, la Cour suprême a retenu que pour procéder aux restitutions consécutives à la remise en cause du contrat pour fraude, il fallait toutefois tenir compte de l'avantage retiré par l'acquéreur dans l'usage du véhicule truqué. Cet avantage apprécié en valeur vient en déduction de son droit à remboursement du prix de la voiture⁶⁴.

B. - Une meilleure prise en compte de l'environnement dans le contrat

21 - Le développement sans précédent des règles juridiques impératives de protection de l'environnement invite à postuler l'existence d'un ordre public environnemental⁶⁵. La plupart des normes qui le composent réglementent des activités⁶⁶, la fabrication des biens⁶⁷ et même leur mis au rebut (*C. envir., art. L. 541-1 s., police des déchets*). Souvent, ces normes ne réglementent pas directement les contrats de droit privé, mais les objets de ces contrats : le bien objet d'une vente ; le statut professionnel d'un prestataire de services. Ainsi se pose la question de l'influence des règles juridiques environnementales extracontractuelles sur la validité ou l'exécution du contrat.

22 - La réponse ne relève pas l'évidence. On aurait pu soutenir une certaine autonomie des normes environnementales extracontractuelles et cantonner leur sanction sur les volets strictement administratif ou pénal : c'est-à-dire dans les limites prévues par les textes. Car, si la doctrine tient pour acquis que la conformité au contrat s'entend également de la conformité à la législation en vigueur applicable au bien objet du contrat⁶⁸, les juges se prononcent rarement avec un tel degré de clarté⁶⁹. De plus, la responsabilité de certains professionnels à statut réglementé est délictuelle, y compris envers leurs clients⁷⁰. En matière environnementale, le devoir de remise en état pesant sur le dernier exploitant d'une installation classée pour la protection de l'environnement, dite « ICPE » (*C. envir., art. L. 512-6-1*), reste extérieur au contrat par lequel le dernier exploitant du site vend le terrain d'assiette à un acquéreur. La responsabilité du premier envers le second du fait de la violation du devoir de remise en état ainsi sa responsabilité civile délictuelle⁷¹. Pourtant, la délictualisation entre contractants des manquements à la réglementation environnementale porte en elle les germes de l'ineffectivité de ces normes et d'atteinte à la justice contractuelle.

56. CA Pau, 27 avr. 2021, n° 19/03176, préc.

57. À notre connaissance un pourvoi a été formé, mais la décision n'a pas encore été rendue à l'heure où ces lignes sont écrites.

58. Dir. 1999/44/CE, art. 3.

59. C. Bozonnat, *Quatre ans après, un point sur le « Dieseldgate »* : *Annales des Mines – Responsabilité et environnement*, 2019/4, n° 96, p. 38.

60. N. Sauphanor-Brouillaud, C. Aubert de Vincelles, G. Brunaux et L. Usunier, *Les contrats de consommation – Règles communes* : LGDJ, 2^e éd., 2018, n° 1032-1034.

61. Ord. n° 2021-1247, 29 sept. 2021, relative à la garantie légale de conformité pour les biens, les contenus numériques et les services numériques. Aujourd'hui, aux termes de l'article L. 217-3, alinéas 2 et 8, il faut distinguer le délai de garantie et le délai de prescription de l'action. L'alinéa 2 précise que le vendeur répond des défauts de conformité existant au moment de la délivrance du bien qui apparaissent dans un délai de deux à compter de celle-ci. L'alinéa 8 ajoute que ce délai s'applique sans préjudice du droit commun de la prescription (*C. civ., art. 2224 s.*). Le point de départ du délai de prescription de l'action de l'acquéreur est fixé au jour où il a connaissance du défaut de conformité. – Adde J.-D. Pellier, *La nouvelle garantie légale de conformité est arrivée !* : RDC 2022, p. 71.

62. P. Lequet, *Dieseldgate et droit de la vente : un premier arrêt en demi-teinte* : *Énergie – Env. – Infrastr.* 2022, étude 4, spéc. n° 21.

63. Cass. 1^{re} civ., 21 mars 2006, n° 02-19.236 : *JurisData* n° 2006-032783 ; *Contrats, conc. consom.* 2006, comm. 130, note L. Leveneur. – *Contra* Cass. 3^e civ., 13 juill. 2016, n° 14-26.958 : *JurisData* n° 2016-013751 ; *JCP C* 2016, doctr. 1257, note P. Gresser : il s'agissait cependant d'un bien immeuble. – Quant à l'influence du nouvel article 1352-1 du Code civil sur la question, la doctrine est divisée. – Selon G. Chantepie et M. Latina, *Le nouveau droit des obligations* : Dalloz, 2^e éd., 2018, n° 1064 : l'usure n'est pas intégrée dans le champ de l'article. – *Contra* O. Deshayes, Th. Génicon et Y.-M. Laithier, *Réforme du droit des contrats* : LexisNexis, 2^e éd., 2018, p. 930.

64. *Bundesgerichtshof* (Cour suprême d'Allemagne), 25 mai 2020, VI ZR 252/19, pt 10 : le calcul retenu était le suivant : le kilométrage maximal moyen du véhicule ayant été évalué à 300 000 km, « l'avantage d'usage se calcule en multipliant le prix d'achat brut payé par le demandeur (31.490 €) par le nombre de kilomètres résiduels prévu au moment de l'achat (28.000 km). Il en résulte donc une indemnité déductible de la demande de dommages-intérêts de 5.873,90 € » (traduction libre). – BGH, arrêt du 30 juillet 2020 – VI ZR 354/19 : dans cette affaire, les juges ont considéré que compte tenu du nombre de kilomètres parcourus avec le véhicule, l'indemnité d'usage se compensait totalement avec le remboursement du prix de vente.

65. P. Lequet, *L'ordre public environnemental et le contrat de droit privé*, préf. Fr. Pasqualini, postf. M. Malaurie-Vignal : LGDJ, 2022.

66. *C. envir., art. L. 511-1 s.* : police des installations classées pour la protection de l'environnement.

67. Dir. 2005/32/CE, 6 juill. 2005, établissant un cadre pour la fixation d'exigences en matière d'écoconception applicable aux produits consommateurs d'énergie : *JOUE* n° L 191, 22 juill. 2005, p. 29.

23 - À ce titre, la décision commentée est salubre. En décidant qu'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation dont l'utilisation est interdite présente un défaut de conformité au sens de la directive 1999/44/CE, elle confirme la décision rendue par la cour d'appel de Pau⁷². Cette dernière avait également considéré qu'un tel véhicule était bien affecté d'un défaut de conformité. La convergence de vue porte également sur l'indifférence de la réception CE du véhicule. Cela manifeste une analyse substantielle de la conformité fondée sur le respect de la réglementation et non pas une analyse formelle fondée exclusivement sur une validation du modèle du bien vendu par les autorités techniques compétentes. Cette analyse permet de suppléer une homologation donnée par erreur par l'Administration et donc de déjouer la fraude.

Mais, il se pourrait que la contractualisation des normes environnementales ne soit pas l'apanage de la garantie légale de conformité. Ce serait bienvenu, car cela permettrait de reconnaître la contractualisation des normes environnementales extracontractuelles également dans les relations non consuméristes. L'arrêt rendu par la cour d'appel de Pau a reconnu que le défaut du véhicule constituait une erreur, viciant le consentement de l'acquéreur et caractériser également un manquement à l'obligation contractuelle de délivrance conforme. Il est intéressant de noter que dans les affaires à l'origine des décisions préjudicielles rendues le 14 juillet 2022 par la CJUE, étaient également en jeu les questions de l'erreur⁷³ et de l'obligation contractuelle de conformité⁷⁴.

24 - **La perspective de l'ordre public environnemental.** Enfin, il se pourrait que l'arrêt commenté dessine, en creux, une perspective beaucoup plus originale : la reconnaissance de l'ordre public environnemental. La fonction de l'ordre public est de garantir la

prédominance de certains intérêts dont la protection est jugée nécessaire pour la vie en collectivité. En matière contractuelle, la violation par un contrat d'une règle qualifiée d'ordre public justifie son annulation. Les deux critères classiques de la règle d'ordre public sont sa formulation impérative et l'intérêt supérieur qu'elle protège. Or, il ne fait aucun doute que les règles impératives de protection de l'environnement, protègent un intérêt supérieur : de la protection de l'intérêt environnemental découlant la protection des intérêts tant humains que non humains, tant pour les générations présentes que futures.

Ainsi, la CJUE, en faisant pour la première fois, à l'occasion d'un litige contractuel, le lien entre une disposition impérative et l'intérêt environnemental supérieur qu'elle protège⁷⁵ ouvre la voie à la reconnaissance de l'ordre public environnemental. Bien plus qu'un symbole, il s'agit d'un véritable outil de contrôle de la validité du contrat à l'aune du respect de l'intérêt environnemental. À ce titre, il faudra suivre avec attention la décision que rendra la juridiction de renvoi dans l'affaire C-128/20. En effet, au fond était invoqué l'article 879 ABGB qui est l'équivalent de l'article 6 du Code civil.

Le recours à l'ordre public environnemental pour annuler les ventes de véhicules frauduleux permettrait de faire jouer le droit commun de la prescription et d'obliger le juge d'en relever d'office la violation⁷⁶. Cela pourrait même justifier une paralysie des restitutions en faveur de l'acquéreur trompé dans la mesure où le véhicule serait alors qualifié comme un bien hors du commerce. De plus, en mettant en évidence la nature de direction de l'ordre public environnemental, cela pourrait justifier que toute personne y ayant intérêt, notamment les associations de protection de l'environnement et le ministère public puissent agir en nullité.

Essentiel à retenir

- La mise à jour du logiciel censé corriger la fraude originaire aux normes d'émission d'oxydes d'azote du véhicule s'avère elle aussi constituer « un dispositif d'invalidation » interdit.
- Le défaut de conformité du véhicule affecté d'un tel dispositif n'est pas mineur au sens du droit européen de la consommation.
- Cette solution pourrait donc justifier, si toutes les conditions étaient par ailleurs réunies, une résolution du contrat de vente sur le fondement de la garantie légale de conformité.

Mots-Clés : Énergie - Questions sectorielles - Pétrole - Dieselgate

68. S. Mazeaud-Leveuve, *Obligation de délivrance du vendeur – objet – respect de la conformité* : JCl. Contrats – Distribution, fasc. 300, maj. 2015, n° 10, O. Barret et Ph. Brun, n° 209, Ph. Le Tourneau.

69. Cass. com., 30 mars 1981, n° 79-15.685. – Cass. 3^e civ., 1^{er} déc. 2010, n° 09-16.516, Sté Ad Hoc c/ Sté Fresenius Medical Care Smad : JurisData n° 2010-022575 ; BDEI 2011, n° 33, note Fr. Nesi ; Environnement 2011, chron. 4, § 29, F.-G. Trebulle.

70. H. Boucard, *Responsabilité contractuelle* : Rép. civ. Dalloz, 2014, n° 181. – Pour les notaires, V. Cass. 1^{re} civ., 23 janv. 2008, n° 06-17.489 : Defrénois 2008, art. 38740, n° 8, note R. Libchaber. – Pour les commissaires aux comptes, V. Cass. com., 17 oct. 1984, n° 83-12.414 : Rev. sociétés 1985, p. 845, note D. Vidal.

71. Cass. 3^e civ., 16 mars 2005, n° 03-17.875 : JurisData n° 2005-027583 ; Environnement 2005, comm. 51, note D. Gillig.

72. CA Pau, 27 avr. 2021, n° 19/03176, préc.

73. Plus précisément de l'erreur au sens de l'article 871 de l'*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (Code civil général), dans sa version applicable à l'affaire au principal (ci-après l'« ABGB »), prévoit : « Lorsque, dans la déclaration qu'elle a émise ou qui est parvenue à son cocontractant, une partie a commis une erreur touchant à l'objet même ou à une qualité essentielle de celui-ci sur laquelle l'intention déclarée était dirigée en particulier, elle ne contracte aucune obligation lorsque l'erreur a été suscitée par le cocontractant ou lorsqu'en raison des circonstances, celui-ci aurait à l'évidence dû s'en apercevoir ou encore lorsque cette erreur a été décelée à temps. »

74. L'article 922, paragraphe 1, de l'*Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch* (Code civil général), dans sa version applicable à l'affaire au principal (ci-après l'« ABGB »), dispose : « Celui qui remet à autrui une chose à titre onéreux garantit que la chose est conforme au contrat. Il répond donc de ce que la chose possède les qualités stipulées ou habituellement attendues, qu'elle corresponde à sa description, à un échantillon ou à un modèle, et qu'elle soit propre à l'usage stipulé ou à l'usage qui correspond à la nature de l'acte juridique. »

L'article 932, paragraphes 1 et 4, de l'ABGB énonce : « (1) En cas de défaut, celui qui reçoit la chose peut exiger l'amélioration (réparation ou fourniture de ce qui manque), le remplacement de la chose, une réduction adéquate de la contrepartie (réduction du prix) ou la résolution du contrat (réhibition). [...] (4) Si tant l'amélioration que le remplacement de la chose sont impossibles ou entraînent pour le remettant des coûts disproportionnés, celui qui reçoit la chose a droit à une réduction du prix ou, à moins qu'il ne s'agisse d'un défaut mineur, à la réhibition. [...] »

75. CJUE, 14 juill. 2022, aff. C-145/20, pt 95.

76. CA Pau, 27 avr. 2021, n° 19/03176, préc. : Énergie – Env. – Infrastr. 2022, étude 4, P. Lequet, spéc. n° 24.