

Texte pseudonymisé

Avertissement: Ce document pseudonymisé a une valeur purement informative. Le document original seul fait foi.

Jugement civil 2025TALCH20 / 00041

Audience publique du jeudi douze juin deux mille vingt-cinq.

Numéro TAL-2018-03878 du rôle

Composition :

Béatrice HORPER, vice-président,
Sandra ALVES, vice-président,
Elodie DA COSTA, juge,
Luc WEBER, greffier.

E n t r e

PERSONNE1.), demeurant à L-ADRESSE1.),

partie demanderesse aux termes d'un exploit de l'huissier de justice Tom NILLES d'Esch-sur-Alzette du DATE0.) et d'un exploit de l'huissier de justice Georges WEBER de Diekirch du 2 mars 2018,

comparaissant par Maître Christiane GABBANA, avocat, demeurant à Luxembourg,

e t

1. la société à responsabilité limitée SOCIETE1.) SARL, établie et ayant son siège social à L-ADRESSE2.), représentée par ses gérants actuellement en fonctions, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro NUMERO1.),

partie défenderesse aux fins du prédit exploit WEBER,

comparaissant par Maître Hervé HANSEN, avocat, demeurant à Luxembourg,

2. la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) SARL (anciennement SOCIETE2.) SARL), établie et ayant son siège social à L-ADRESSE3.), représentée par ses gérants actuellement en fonctions, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro NUMERO2.),

partie défenderesse aux fins du prédit exploit NILLES,

comparaissant par la société anonyme ELVINGER HOSS PRUSSEN, inscrite au barreau de Luxembourg, établie et ayant son siège social à L-1340 Luxembourg, 2, Place Winston Churchill, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B 209469, représentée aux fins de la présente procédure par Maître Michel NICKELS, avocat, demeurant à Luxembourg,

3. la société de droit allemand SOCIETE3.), établie et ayant son siège social à D-ADRESSE4.), représentée par ses administrateurs actuellement en fonctions, inscrite au registre du commerce du Amtsgericht Braunschweig sous le numéro NUMERO3.),

partie défenderesse aux fins du prédit exploit NILLES,

comparaissant par la société anonyme ARENDT&MEDERNACH, inscrite au barreau de Luxembourg, établie à L-1855 Luxembourg, 41a, avenue J.F. Kennedy, inscrite au registre de commerce et des sociétés de Luxembourg sous le numéro B 186371, représentée aux fins de la présente procédure par Maître Christian POINT, avocat, demeurant à Luxembourg.

Le Tribunal :

Vu l'ordonnance de clôture du 9 janvier 2025.

Les mandataires des parties ont été informés par bulletin du 15 novembre 2024 de l'audience des plaidoiries fixée au 3 avril 2025.

Aucune des parties n'a sollicité à plaider oralement.

En application de l'article 226 du Nouveau Code de Procédure civile, les parties sont réputées avoir réitéré leurs moyens à l'audience de plaidoiries et leurs mandataires sont dispensés de se présenter à l'audience des plaidoiries.

L'affaire a été prise en délibéré par le président du siège à l'audience de plaidoiries du 3 avril 2025.

I. Les faits et la procédure

En date du DATE1.), PERSONNE1.) a acquis un véhicule de marque ALIAS1.), modèle ALIAS2.), portant le numéro d'identification NUMERO4.) auprès de la société SOCIETE1.) SARL (ci-après « le garage SOCIETE1.) »). Ce véhicule est équipé d'un moteur diesel de type ALIAS3.).

Le véhicule a été construit par la société de droit allemand SOCIETE3.) (ci-après « la société SOCIETE3.) AG ») et il a été importé au Grand-Duché par la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) SARL, actuellement SOCIETE2.) SARL (ci-après la société « SOCIETE2.) SARL »).

Il a été livré à PERSONNE1.) par le garage SOCIETE1.) avec un certificat de conformité européen du 1^{er} décembre 2010.

En septembre 2015, l'affaire des moteurs diesel truqués a éclaté dans la presse internationale.

En date du 15 octobre 2015, la société SOCIETE2.) SARL a informé PERSONNE1.) que son véhicule était muni d'un logiciel qui optimise les émissions d'oxyde d'azote (ci-après « NOx ») et par courrier du 13 septembre 2017, elle l'a invité à faire procéder à une reprogrammation du logiciel du moteur de son véhicule.

PERSONNE1.) a fait procéder à ladite reprogrammation par un garage au Portugal en juillet 2017.

Par exploits d'huissier des DATE0.) et 2 mars 2018, PERSONNE1.) a fait donner assignation au garage SOCIETE1.), à la société SOCIETE2.) SARL et à la société SOCIETE3.) AG à comparaître devant le tribunal de ce siège.

Par jugement du DATE2.), le Tribunal a déclaré non fondés le moyen de nullité de l'exploit d'assignation pour cause de libellé obscur et le moyen tiré d'un défaut de qualité à agir dans le chef de PERSONNE1.).

II. Les prétentions et moyens des parties

A. PERSONNE1.)

Aux termes de ses dernières conclusions en date, PERSONNE1.) conclut :

- principalement, à voir condamner les parties défenderesses solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacune pour sa part à lui payer le montant de 19.845 euros au titre du préjudice matériel, avec les intérêts légaux à partir de la demande, sans préjudice quant à tout autre montant, même supérieur, à déterminer *ex aequo et bono* par le tribunal, sinon par voie d'expertise, par nomination d'un expert, avec la mission de concilier les parties si faire se peut, sinon dans un rapport écrit, détaillé et motivé, évaluer la perte de la valeur du véhicule de marque ALIAS1.), modèle ALIAS2.), portant le numéro d'identification NUMERO4.), liée à l'installation du logiciel frauduleux ;

- à titre subsidiaire, prononcer la nullité du contrat conclu en date du DATE1.) pour l'achat du véhicule litigieux, en conséquence, condamner le garage SOCIETE1.) à restituer au requérant le prix d'achat à hauteur de 42.000 euros TTC, avec les intérêts légaux à compter de l'assignation, jusqu'à solde, moyennant restitution par le requérant du véhicule litigieux au garage SOCIETE1.),
- en tout état de cause, condamner les parties assignées solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacune pour sa part à lui payer le montant de 5.000 euros au titre du préjudice moral, avec les intérêts légaux à compter de l'assignation, jusqu'à solde ;
- condamner les parties assignées solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacune pour sa part au montant de 10.000 euros à titre d'indemnité de procédure sur base de l'article 240 du Nouveau Code de Procédure civile ;
- condamner les parties assignées solidairement, sinon *in solidum*, sinon chacune pour sa part à tous les frais et dépens de l'instance ;
- ordonner l'exécution provisoire du jugement.

A l'appui de ses demandes, PERSONNE1.) soutient qu'en ayant construit, respectivement importé et livré, un véhicule équipé d'un moteur doté d'une unité de contrôle dont le logiciel aurait réduit frauduleusement les émissions de NOx pendant les tests d'homologation des véhicules, les parties défenderesses auraient violé les articles L.122-4 point 4), L.122-1, points (1) et (2) et L. 122-2(1) du Code de la consommation, relatifs aux pratiques commerciales déloyales.

Ces violations auraient entraîné dans le chef du demandeur un préjudice tant matériel que moral, de sorte qu'il réclame principalement l'octroi de dommages et intérêts du chef de ces préjudices, sinon l'annulation du contrat de vente avec des dommages et intérêts du chef du préjudice moral.

Les demandes de PERSONNE1.) sont basées sur l'article 1142 et suivants, et subsidiairement sur les articles 1382 et 1383 du Code civil en ce qu'elles sont dirigées contre le garage SOCIETE1.) et, sur base des articles 1382 et suivants de ce même code en ce qu'elles sont dirigées à l'encontre des sociétés SOCIETE2.) SARL et SOCIETE3.) AG.

Pour étayer son propos, PERSONNE1.) explique qu'en application de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (ci-après « la directive 2007/46/CE »), les véhicules mis sur le marché doivent faire l'objet d'une réception CE par type de véhicule, garantissant que ce type de véhicule satisfait aux dispositions administratives et aux techniques applicables. En Allemagne, l'autorité compétente pour procéder à une telle réception est le Kraftfahrt-Bundesamt (ci-après « le KBA »).

La réception CE par type de véhicule consisterait en plusieurs réceptions partielles, dont celle relative aux émissions, laquelle est règlementée par le règlement (CE) 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des

émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (ci-après « le règlement 715/2007 »).

Le règlement 715/2007 interdirait expressément, sauf circonstances particulières, l'utilisation de tout dispositif d'invalidation qui aurait pour effet de réduire l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions des véhicules.

Le demandeur précise que depuis 2017, des procédures de test en conditions de conduite réelles ont été instaurées. Cependant, à l'époque des faits litigieux, la réception CE par type de véhicule reposait sur des valeurs de laboratoires ; lors des tests, les véhicules étaient installés sur un banc d'essai dynamométrique.

Le demandeur précise par ailleurs qu'une fois la réception CE par type de véhicule accordée au constructeur, ce dernier doit, en application de l'article 18 de la directive 2007/46/CE, délivrer un certificat de conformité pour accompagner chaque véhicule qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné.

Sans certificat de conformité valable, un véhicule ne peut pas être immatriculé.

PERSONNE1.) soutient que la société SOCIETE3.) AG a installé dans ses véhicules équipés d'un moteur diesel ALIAS3.), comme celui dont est équipé son véhicule ALIAS2.), un système de recyclage des gaz permettant au moteur de fonctionner en deux modes, le mode 1, actif pendant les tests, et le mode 0, actif en conditions de circulation normales. Le logiciel était capable de déterminer quand la voiture se trouvait en phase de test et d'activer le mode 1. Lorsque le mode 1 était activé, les gaz d'échappement étaient réinjectés dans le moteur, réduisant les émissions et entraînant un taux de NOx réduit. Or, en mode 0, c'est-à-dire dans des conditions de conduites normales, ce processus de réinjection était réduit, de sorte que les émissions de NOx étaient plus élevées.

Le requérant soutient que ce logiciel constitue un « dispositif d'invalidation » interdit au sens du règlement 715/2007.

Il en conclut que la réception par type, sur laquelle repose le certificat de conformité accompagnant son véhicule, et à défaut duquel celui-ci n'aurait pas pu être mis en circulation, était viciée, dès lors que le KBA n'aurait jamais accordé cette réception s'il avait eu connaissance du logiciel litigieux.

Alors même que ces circonstances auraient pu entraîner le retrait de la réception par type en question, le KBA se serait abstenu de procéder à une telle mesure qui aurait impliqué l'interdiction de circuler de plusieurs millions de véhicules. Il n'en demeurerait pas moins que le KBA aurait conditionné le maintien de la réception par type à des mesures supplémentaires de remise en conformité des véhicules concernés par rapport aux prescriptions en vigueur.

Ni la décision du KBA de ne finalement pas retirer la réception par type, ni la mise à jour opérée en 2017 pour mettre le véhicule en conformité avec les normes applicables, ne changerait quoique ce soit au fait que lors de l'acquisition de la voiture litigieuse, PERSONNE1.) se serait vu

communiquer des informations erronées quant à la conformité du véhicule par rapport à la législation en vigueur et au taux réel d'émission de NOx de sa voiture. Dans ces circonstances, il aurait été privé de certaines informations relatives à l'impact de l'utilisation de sa voiture sur l'environnement et aux valeurs réelles des émissions qui auraient pourtant été nécessaires pour lui permettre de prendre une décision commerciale en connaissance de cause. En effet, à l'époque, non seulement, il aurait cru que le véhicule était conforme aux normes environnementales en vigueur, mais il aurait également été convaincu d'acquérir l'un des véhicules les moins polluants de sa catégorie, ce qui l'aurait amené à accepter de payer un prix plus élevé que celui des véhicules de la même catégorie proposés par des constructeurs concurrents, affichant des résultats plus élevés en termes d'émissions polluantes.

PERSONNE1.) fait plaider que les trois parties défenderesses se seraient rendues coupables à plusieurs titres de pratiques commerciales déloyales au sens du Code de la consommation.

Dans ce contexte, il estime, en premier lieu, que les trois défendeurs ont eu recours à des pratiques commerciales trompeuses en toutes circonstances au sens de l'article L.122-4 du Code de la consommation qui à son point 4) répute déloyale en toutes circonstances la pratique consistant à « *affirmer qu'un professionnel (y compris ses pratiques commerciales) ou qu'un produit a été agréé, approuvé ou autorisé par un organisme public ou privé alors que ce n'est pas le cas ou sans respecter les conditions de l'agrément, de l'approbation ou de l'autorisation reçue* ».

En l'espèce, les parties défenderesses auraient émis, respectivement transmis et remis, un certificat de conformité censé attester de la conformité du véhicule aux normes de l'Union européenne en matière de réception de véhicule par type, dont celles prévues par le règlement 715/2007. Or, il se serait avéré que les dispositions du règlement 715/2007 n'avaient pas été respectées dès lors que le véhicule était équipé d'un dispositif d'invalidation interdit aux termes de ce règlement.

Le certificat de conformité aurait par ailleurs renseigné un taux d'émission de NOx qui a été mesuré dans le cadre d'un test frauduleusement faussé et qui ne correspondait partant pas à la réalité.

Toutes les conditions de la pratique visées par le point 4) de l'article L.122-4 du Code de la consommation seraient dès lors données en l'espèce dans le chef des trois défendeurs.

Les parties défenderesses auraient par ailleurs violé les dispositions de l'article L.122-1 points 1) et 2) du Code de la consommation qui se lisent comme suit :

« (1) *Les pratiques commerciales déloyales sont interdites.*

(2) *Une pratique commerciale est déloyale si:*

a) *elle est contraire aux exigences de la diligence professionnelle*

et

b) elle altère ou est susceptible d'altérer de manière substantielle le comportement économique, par rapport au produit, du consommateur moyen qu'elle touche ou auquel elle s'adresse, ou du membre moyen du groupe lorsqu'une pratique commerciale est ciblée vers un groupe particulier de consommateurs. »

Dans ce contexte, PERSONNE1.) fait plaider que l'émission, respectivement la transmission et la remise d'un certificat de conformité constituerait un acte qualifiable de pratique commerciale au sens de l'article précité.

Alors que ce certificat est censé attester de la conformité du véhicule par rapport aux normes applicables, il se serait avéré que tel n'était pas le cas, dès lors que la réception par type sur base de laquelle ce certificat a été émis avait été obtenue de manière frauduleuse grâce à l'utilisation d'un dispositif ayant faussé les résultats des tests.

Or, à aucun moment, si ce n'est après que l'affaire a été dévoilée par la presse, aucune des trois parties défenderesses n'aurait informé PERSONNE1.) que le véhicule qui lui était vendu n'était en réalité pas conforme aux normes en vigueur et que les valeurs d'émission de NOx renseignées sur le certificat de conformité ne reflétaient pas le taux réel d'émission de ce gaz.

Il s'y ajouterait qu'au cours de la période de 2009 à 2015, pendant laquelle des millions de véhicules auraient été dotés du dispositif litigieux, les défenderesses auraient « élaboré et/ou diffusé », sur divers supports et par le biais de divers médias, des informations et des messages publicitaires tendant à promouvoir les prétendues préoccupations écologiques de la marque SOCIETE3.), faisant ainsi naître dans le chef des consommateurs la croyance légitime et raisonnable que ses véhicules respectaient pour le moins les valeurs limites imposées par les normes en vigueur. Peu importerait à cet égard que le taux d'émission de NOx n'ait pas été spécifiquement mis en avant dans ce genre de communications.

En agissant de la sorte, les trois parties défenderesses auraient démontré un manque flagrant de compétence et de soin envers le consommateur et elles auraient dès lors manifestement contrevenu aux exigences de diligence professionnelle applicables dans leurs domaines d'activité respectifs.

Les affirmations de la société SOCIETE2.) SARL et du garage SOCIETE1.), selon lesquelles ils n'auraient pas eu connaissance de la non-conformité du véhicule importé, respectivement vendu à PERSONNE1.), ne seraient d'aucune pertinence dans ce contexte. En effet, il résulterait des travaux parlementaires relatifs au projet de loi 5881/00 portant introduction du Code de la consommation qu'un acte contraire aux exigences de diligence professionnelle ne nécessite pas une « *volonté intentionnelle de la part du professionnel pour nuire au consommateur* ». Ainsi, la mauvaise foi du professionnel ne serait pas requise et, inversement, sa bonne foi ne serait pas de nature à le dégager de sa responsabilité.

Les agissements contraires aux exigences de diligence professionnelle dénoncées ci-dessus auraient par ailleurs altéré de manière substantielle le comportement économique de PERSONNE1.), la conformité du véhicule avec les normes en vigueur ayant manifestement constitué un critère décisif lors de l'achat de celui-ci eu égard aux risques juridiques et financiers liés à une éventuelle non-conformité.

Il y aurait lieu d'admettre qu'un consommateur raisonnablement prudent et diligent aurait renoncé à acquérir le véhicule s'il avait eu connaissance de la non-conformité l'affectant, ou du moins de partir du principe qu'il n'aurait accepté d'acheter le véhicule que moyennant des conditions financières nettement plus favorables. Le demandeur est par ailleurs d'avis qu'aucun consommateur n'achèterait un véhicule, sachant qu'il est doté d'un dispositif prohibé visant à fausser les résultats des tests effectués dans le cadre de la procédure de réception par type de véhicule.

Les conditions cumulatives de l'article L.122-1 (2) du Code de la consommation seraient dès lors également remplies en l'espèce dans le chef des trois parties défenderesses.

Enfin, PERSONNE1.) reproche aux parties défenderesses d'avoir eu recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-2 (1) du Code de la consommation.

En vertu de cette disposition « Une pratique commerciale est réputée trompeuse :

*« 1) si elle contient des informations fausses; ou
2) si, d'une manière quelconque, y compris par sa présentation générale, elle induit ou est susceptible d'induire en erreur le consommateur moyen, même si les informations présentées sont factuellement correctes, en ce qui concerne un ou plusieurs des éléments ci-après et que, dans un cas comme dans l'autre, elle l'amène ou est susceptible de l'amener à prendre une décision commerciale qu'il n'aurait pas prise autrement. Ces éléments concernent :*

a) [...]

b) les caractéristiques principales du produit, telles que [...] les résultats qui peuvent être attendus de son utilisation ou les résultats et les caractéristiques essentielles des tests ou contrôles effectués sur le produit;

[...] »

Par l'émission, la transmission et la remise du certificat de conformité au demandeur, les parties défenderesses auraient affirmé que le véhicule visé par ce certificat était conforme à la réglementation en vigueur. Or, tel n'aurait manifestement pas été le cas, dans la mesure où il était équipé d'un dispositif prohibé par le règlement 715/2007 et que les valeurs d'émission de NOx renseignées sur ce certificat étaient fausses. Or, cette fausse affirmation aurait impacté le comportement économique de PERSONNE1.) qui affirme qu'il n'aurait pas acquis le véhicule, ou du moins à d'autres conditions financières, s'il avait eu connaissance de la vérité.

En l'espèce, les violations précitées aux dispositions du Code de la consommation constitueraient *ipso facto* des fautes susceptibles d'engager la responsabilité principalement contractuelle, et subsidiairement délictuelle, du garage SOCIETE1.) et les responsabilités délictuelles des sociétés SOCIETE3.) AG et SOCIETE2.) SARL.

PERSONNE1.) soutient par ailleurs que ces fautes lui auraient causé un préjudice matériel et moral. Il fait notamment plaider à ce sujet qu'il existerait une présomption de préjudice dans le

chef d'un consommateur, victime d'une violation des dispositions des articles L.122-1 et suivants du Code de la consommation.

En ce qui concerne le préjudice matériel, il fait état d'une part, d'une différence entre le prix d'achat du véhicule et sa valeur réelle compte tenu de la non-conformité dont il était affecté, et, d'autre part, d'une perte de la valeur de son véhicule sur le marché de l'occasion.

Dans ce contexte, il soutient que la CJUE aurait d'ores et déjà retenu pour principe que dans le cas d'une commercialisation d'un véhicule équipé par le constructeur d'un logiciel manipulant les données relatives aux rejets des gaz d'échappement, l'acquéreur subit un préjudice matériel qui se matérialiserait au moment de l'acquisition du véhicule.

Ni le fait que PERSONNE1.) n'aurait pas rencontré de problèmes techniques avec son véhicule ni le fait que l'usage de celui-ci n'a jamais été restreint par une décision des autorités à la suite de la révélation des manipulations litigieuses ne serait dès lors d'aucune pertinence à ce sujet.

Il s'y ajouterait qu'après la reprogrammation, de « *nombreux propriétaires de véhicules ayant effectué la mise à jour* », se seraient plaints de perte de puissance et de pannes, notamment en lien avec une usure accrue de la vanne EGR. Ainsi, les incertitudes qui ont plané sur l'efficacité de la mise à jour et sur les conséquences dommageables qui pourraient y être associées auraient eu une influence sur la valeur du véhicule sur le marché de l'occasion.

Le requérant estime en conséquence que son véhicule a subi une perte de valeur correspondante à 35% de sa valeur d'achat, soit un montant de 14.700 euros, qu'il y aurait lieu de réévaluer à 19.845 euros pour tenir compte de l'évolution à la hausse des prix des voitures neuves ces dernières années.

A titre subsidiaire, PERSONNE1.) sollicite la nomination d'un expert avec la mission de « *concilier les parties si faire se peut, sinon dans un rapport écrit, détaillé et motivé, évaluer la perte de la valeur du véhicule de marque ALIAS1.), modèle ALIAS2.), portant le numéro d'identification NUMERO4.), liée à l'installation du logiciel frauduleux* ». Il y aurait lieu de préciser que l'expert est autorisé à s'entourer de tous renseignements utiles, respectivement d'entendre des tierces personnes.

En ce qui concerne le préjudice moral, le demandeur réclame une indemnisation évaluée à 5.000 euros en soutenant que le fait de savoir que l'on possède ou que l'on a possédé un véhicule qui ne respecte pas les normes européennes applicables et qui est équipé d'un logiciel frauduleux serait constitutif à lui seul d'un dommage moral.

En l'espèce, PERSONNE1.) aurait été choqué d'apprendre qu'il avait acquis une voiture non-conforme aux exigences en matière d'émission de gaz d'échappement. Par ailleurs, ces révélations auraient engendré des contraintes et de sérieuses inquiétudes dans son chef, liées à la possibilité de remettre le véhicule en conformité avec les dispositions réglementaires applicables, tout en conservant les performances du véhicule.

A titre subsidiaire, par rapport à sa demande d'indemnisation du préjudice matériel, PERSONNE1.) demande au Tribunal de prononcer la nullité du contrat de vente. Cette demande est formulée sur base de l'article L.122-8 (2) du Code de la consommation suivant lequel, « *toute clause ou toute combinaison de clauses d'un contrat, conclue en violation du présent titre, est réputée nulle et non écrite. Cette nullité ne peut toutefois être invoquée que par le consommateur* ».

B. La société SOCIETE3.) AG

La société SOCIETE3.) AG demande au Tribunal de débouter PERSONNE1.) de ses demandes en paiement de dommages et intérêts dirigées à son égard du chef des préjudices matériel et moral allégués, sinon de les ramener à de plus justes montants.

Il y aurait également lieu de débouter le demandeur de sa demande en paiement d'une indemnité de procédure et de le condamner à tous les frais et dépens de l'instance et d'en ordonner la distraction au profit de son mandataire.

En ce qui concerne la demande subsidiaire de PERSONNE1.) tendant à l'annulation du contrat de vente, la société SOCIETE3.) AG fait plaider que cette demande ne saurait valablement être dirigée à son égard, dans la mesure où elle n'est pas le co-contractant de PERSONNE1.), le véhicule ayant été vendu par le garage SOCIETE1.).

La société SOCIETE3.) AG conteste toute faute délictuelle dans son chef.

Elle donne en premier lieu à considérer qu'à l'époque des faits litigieux, les tests relatifs aux émissions de gaz d'échappement consistaient à mesurer les gaz produits par le véhicule sur un banc d'essai à rouleaux. Ces tests n'auraient dès lors jamais eu vocation à mesurer les émissions des véhicules en situations de conduite réelles. Il aurait dès lors été notoirement connu que les valeurs mesurées à l'occasion de ces tests étaient nécessairement différentes des émissions réelles occasionnées lorsque le véhicule était soumis à des conditions de circulation réelles. La société SOCIETE3.) AG aurait d'ailleurs pris soin d'attirer l'attention de ses clients potentiels sur la relativité des taux d'émission indiqués. Dans ces circonstances, le demandeur serait malvenu de reprocher à la société SOCIETE3.) AG de lui avoir prétendument communiqué des informations erronées quant au taux réel d'émission de NOx dès lors qu'à l'époque, eu égard aux modalités des tests, les certificats de conformité ne comportaient pas de mention du taux réel émis dans des conditions de circulation réelles, mais uniquement « un taux de laboratoire ».

Dans ce contexte, la société SOCIETE3.) AG précise par ailleurs que le catalogue relatif au modèle ALIAS2.) ne contiendrait aucune donnée quant à l'émission de NOx, de sorte qu'il ne saurait lui être reproché d'avoir communiqué des données erronées à ce sujet dans cette brochure.

La société SOCIETE3.) AG est par ailleurs d'avis que le certificat de conformité n'est pas de nature à influencer la décision d'un acquéreur d'acheter un véhicule, dès lors que ce document n'est remis à l'acquéreur qu'au moment de la livraison du véhicule, c'est-à-dire postérieurement à la décision d'acheter ce véhicule.

En ce qui concerne le logiciel litigieux, la société SOCIETE3.) AG conteste qu'il s'agisse d'un dispositif d'invalidation frauduleux au sens du règlement 715/2007. Elle est d'avis que pour constituer un tel dispositif, il aurait fallu que le logiciel ait eu pour effet de « *réduire l'efficacité du système de purification des gaz d'échappement en conditions normales de circulation* ». Or tel n'aurait pas été le cas. Le logiciel n'aurait pas agi sur le système de contrôle des émissions. Il aurait uniquement été actif en phase de test pour déclencher le mode 1 durant lequel le recyclage des gaz d'échappement était plus élevé qu'en mode 0, lequel était actif en conditions normales de circulation. Elle ajoute qu'une fois la reprogrammation opérée, le véhicule fonctionnait exclusivement en mode 1 dans le cadre duquel le recyclage interne des gaz est plus élevé.

La société allemande donne par ailleurs à considérer que la réception CE par type de véhicule accordée par le KBA pour le type du véhicule de PERSONNE1.) existait bien au moment de l'acquisition du véhicule et qu'elle n'a, à aucun moment, fait l'objet d'un retrait, l'autorité allemande ayant estimé qu'il ne s'agissait pas d'un cas d'ouverture d'une procédure de retrait. Au contraire, le groupe SOCIETE3.) aurait développé, dès le mois d'octobre 2015, des solutions techniques concrètes pour modifier les véhicules équipés d'un moteur diesel ALIAS3.). Ces solutions auraient été présentées au KBA qui les aurait validées après avoir dûment vérifié qu'elles n'entraînaient aucune répercussion négative pour le consommateur, notamment en termes de consommation de carburant, de performances et d'émissions.

La mise à jour aurait dès lors permis, non seulement, de supprimer le « logiciel litigieux », mais également, d'assurer que tous les paramètres restent conformes à la réception CE par type.

Force serait de relever en l'espèce que PERSONNE1.) affirme avoir procédé en juillet 2017 à cette reprogrammation sur son véhicule. Il ne prouverait ni n'invoquerait qu'à la suite de cette mise à jour, il aurait expérimenté des inconvénients ou constaté une quelconque baisse de performance de son véhicule. Il se contenterait de se référer à des commentaires, pour la plupart anonymes, sur des forums en ligne pour soutenir qu'il aurait eu des craintes quant aux conséquences de cette mise à jour.

Il y aurait dès lors lieu de rejeter pour être non fondé le moyen tiré d'une prétendue non-conformité du véhicule au règlement 715/2007. En effet, en admettant même qu'une telle non-conformité ait existé à l'origine, ce qui est contesté par la société SOCIETE3.) AG, force serait en tout état de cause de constater qu'elle aurait depuis été éliminée de manière durable et sans conséquences défavorables pour le demandeur.

La société SOCIETE3.) AG conteste également avoir recouru à des pratiques commerciales prohibées par le Code de la consommation.

Dans ce contexte, elle conteste toute violation de l'article L.122-4 du Code de la consommation, en soutenant que le véhicule litigieux respecte toutes les conditions de son agrément, dans la mesure où le KBA a maintenu la réception CE par type et le demandeur a entretemps procédé à la reprogrammation de son véhicule.

La société SOCIETE3.) AG n'aurait dès lors pas trompé le demandeur ni en ce qui concerne l'existence de l'agrément pour son véhicule, en l'occurrence la réception CE par type qui aurait

toujours existé et aurait toujours été maintenue, ni au sujet de la conformité du véhicule litigieux par rapport à cette réception CE par type.

Les conditions posées par l'article L.122-1 points 1) et 2) relatives aux pratiques commerciales déloyales ne seraient pas remplies non plus en l'espèce.

La société SOCIETE3.) AG conteste tout manquement aux exigences de diligence professionnelle. Elle n'aurait jamais trompé le requérant quant à la conformité de son véhicule aux normes applicables et notamment au règlement 715/2007. Par ailleurs, dans la mesure où le certificat de conformité ne contenait pas les taux réels des émissions de NOx en conditions de circulation réelles, il ne saurait valablement lui être reproché d'avoir fourni des données à cet égard qui n'étaient pas conformes aux taux d'émission réels.

La société allemande est par ailleurs d'avis qu'il n'y a pas eu d'altération du comportement économique du demandeur non plus. A cet égard, elle soutient que les taux d'émission de NOx n'auraient jamais fait l'objet de la moindre communication au public. En tout état de cause, le taux inscrit sur le certificat de conformité ne saurait avoir eu d'impact sur la décision d'acheter le véhicule litigieux dans la mesure où le certificat n'est délivré qu'à la livraison du véhicule.

Par ailleurs, il n'y aurait jamais eu de risque de retrait de la réception CE par type dès lors que le KBA a toujours maintenu cette réception. Il se serait par ailleurs avéré que la mise à jour (rapide et gratuite pour le consommateur) n'affectait pas les performances du véhicule et qu'aucune moins-value n'a pu être constatée sur le marché de l'occasion pour les véhicules concernés.

Enfin, elle donne à considérer que la conscience écologique ne fait aucunement partie des critères décisionnels clés lors de l'achat d'une voiture, du moins pas au Grand-Duché. En l'espèce, le demandeur aurait fait le choix d'acheter un monospace doté d'une motorisation puissante, ce qui laisserait présumer qu'il n'a pas spécialement été motivé par des considérations d'ordre écologiques.

La société SOCIETE3.) AG conteste également avoir eu recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-2 du Code de la consommation, en affirmant encore une fois qu'elle n'aurait jamais fait état des valeurs d'émission de NOx dans des brochures techniques ou des supports publicitaires ou tout autre document destiné au public ou aux potentiels acquéreurs de ses véhicules. Elle conteste également avoir diffusé de fausses informations quant aux résultats des tests ou des informations susceptibles d'induire le consommateur en erreur quant aux résultats qui peuvent être attendus de l'utilisation de ses véhicules.

Aucune violation des dispositions du Code de la consommation ne serait dès lors susceptible de lui être reprochée.

A titre subsidiaire, et en admettant pour les besoins de la cause, que le Tribunal retienne l'existence d'une telle violation dans son chef, il y aurait lieu de constater que le Code de la consommation ne prévoit pas qu'une violation de ses dispositions serait sanctionnée par l'octroi de dommages et intérêts. Au contraire, les seules sanctions prévues par l'article L.122-8 du Code de la

consommation seraient l'amende et la possibilité pour le consommateur d'invoquer la nullité d'une ou de plusieurs clauses du contrat.

A titre plus subsidiaire, la société SOCIETE3.) AG fait plaider qu'en admettant même que le Tribunal retienne qu'elle aurait enfreint une disposition du Code de la consommation, cette circonstance ne serait pas automatiquement constitutive d'une faute susceptible d'engager sa responsabilité et en l'occurrence, le demandeur resterait en défaut d'établir une telle faute dans le chef de la société SOCIETE3.) AG.

En tout état de cause, la preuve d'un préjudice tant matériel que moral dans le chef de PERSONNE1.) laisserait d'être rapportée. En effet, le demandeur se contenterait de faire état d'un préjudice purement hypothétique. En particulier, en ce qui concerne le préjudice matériel invoqué, la société SOCIETE3.) AG donne à considérer que PERSONNE1.) resterait en défaut de verser le moindre élément probant. Il ne démontrerait ni n'invoquerait de défauts concrets qui seraient apparus du fait de la reprogrammation du véhicule. Au contraire, il reconnaîtrait explicitement ne pas avoir expérimenté de problème à la suite de cette mise à jour. D'ailleurs force serait de relever que le véhicule litigieux aurait actuellement plus de 10 années et qu'il afficherait un kilométrage de plus de 130.000 kilomètres.

Les développements du demandeur concernant la prétendue perte de valeur de son véhicule sur le marché de l'occasion resteraient également à l'état de pures allégations et sa demande tendant à la nomination d'un expert serait à rejeter dès lors qu'elle viserait à pallier sa carence dans l'administration de la preuve de son préjudice et de son évaluation.

Le préjudice moral allégué est également contesté par la société SOCIETE3.) AG au motif que les craintes et inquiétudes dont fait état le demandeur se seraient avérées infondées. En outre, son affirmation suivant laquelle il aurait été particulièrement choqué par la révélation de la situation parce qu'il aurait été convaincu lors de l'achat d'acquiescer un véhicule particulièrement respectueux de l'environnement devrait être appréciée avec beaucoup de circonspection au regard des caractéristiques techniques du véhicule en question et en particulier de sa motorisation puissante.

C. Le garage SOCIETE1.)

Le garage SOCIETE1.) conclut principalement à voir débouter le demandeur de l'ensemble de ses demandes en ce qu'elles sont dirigées à son encontre.

A titre subsidiaire, et pour le cas où le Tribunal ferait droit à la demande tendant à l'annulation du contrat de vente, il donne à considérer que le demandeur a circulé depuis plus de 10 ans avec ce véhicule de sorte qu'en cas d'annulation, il y aurait lieu de le condamner à payer au garage SOCIETE1.) un montant de 30.000 euros à titre de remboursement de cet avantage. Ce montant serait alors à imputer sur le montant du prix de vente à restituer.

A titre reconventionnel, il conclut à la condamnation du demandeur à lui payer une indemnité de procédure de 2.500 euros.

Au soutien de sa défense, le garage SOCIETE1.) donne à considérer en premier lieu que l'article 5 du règlement 715/2007 pose uniquement des obligations à l'égard des « constructeurs » des véhicules. En l'espèce, le garage SOCIETE1.) ne serait qu'un concessionnaire et n'aurait pas construit le véhicule litigieux. Il ne saurait dès lors lui être reproché d'avoir vendu, de bonne foi d'ailleurs, une voiture qui n'aurait pas été conforme aux exigences du règlement 715/2007.

Le garage SOCIETE1.) conteste également avoir eu recours à des pratiques commerciales qui pourraient être qualifiées de trompeuses ou déloyales au sens du Code de la consommation.

Dans ce contexte, et par rapport aux dispositions de l'article L.122-1 du Code de la consommation, il fait plaider que la remise du certificat de conformité ne serait pas constitutive d'une pratique commerciale au sens des dispositions du Code de la consommation dès lors qu'il s'agirait, au contraire, d'une obligation légale, n'ayant par ailleurs aucunement pour objet de promouvoir ou vendre ou fournir un produit à un consommateur. Il insiste par ailleurs sur le fait que ce certificat est émis par le constructeur et que le concessionnaire se limite à le transmettre à l'acquéreur.

Il soutient également n'avoir failli à aucune des exigences de diligence professionnelle applicables à un concessionnaire. A ce sujet, il affirme qu'à l'époque des faits, il n'aurait pas eu connaissance que le véhicule était doté du logiciel litigieux. Il est d'avis qu'un consommateur moyen ne saurait s'attendre à ce qu'un concessionnaire vérifie si un dispositif d'invalidation a été installé sur un véhicule par le constructeur de celui-ci.

Le garage SOCIETE1.) conteste également être à l'origine d'une quelconque publication destinée aux potentiels clients et donne à considérer qu'en tout état de cause les brochures relatives aux véhicules de la marque SOCIETE3.) ne contiennent pas d'information quant au taux d'émission de NOx.

La deuxième condition posée à l'article L.122-1 (2) du Code de la consommation ne serait pas remplie non plus ; aucune altération substantielle du comportement économique de PERSONNE1.) ne serait démontrée en l'espèce.

Le garage SOCIETE1.) réfute également toute pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-2 (1) du Code de la consommation dans son chef, en répétant que la remise du certificat de conformité émis par le constructeur constitue une obligation légale.

Il conteste également avoir fourni des informations trompeuses, en soutenant qu'il n'a pas pris l'initiative d'une campagne publicitaire concernant le modèle ALIAS2.) et qu'en tout état de cause, en sa qualité de concessionnaire, il n'avait pas les moyens de vérifier chaque affirmation technique contenue dans les brochures distribuées.

Enfin, le garage conteste également toute violation de l'article L.122-4 du Code de la consommation, toujours au motif qu'il n'est pas l'auteur du certificat de conformité et qu'il s'est contenté de se conformer à une obligation légale en le transmettant à l'acquéreur du véhicule.

Il se rallie par ailleurs à l'argument de la société SOCIETE3.) AG selon lequel, à l'époque, un certificat de conformité n'aurait jamais contenu des informations relatives au taux réel des émissions de NOx, mais se limitait à renseigner une « valeur de laboratoire ».

Le concessionnaire conteste dès lors avoir commis une faute susceptible d'engager sa responsabilité à l'égard de PERSONNE1.) ; ce dernier resterait en défaut de démontrer dans le chef du garage SOCIETE1.) un comportement contraire aux comportements d'un concessionnaire normalement diligent.

Le garage SOCIETE1.) est également d'avis que PERSONNE1.) reste en défaut de démontrer l'existence d'un préjudice certain et personnel dans son chef. Ce dernier n'aurait pas revendu sa voiture et resterait même en défaut d'établir qu'il envisagerait de le faire, tous ses développements relatifs à une prétendue perte de valeur sur le marché de l'occasion seraient dès lors sans objet.

Le montant réclamé à titre de réparation pour le prétendu dommage matériel aurait par ailleurs été calculé de manière arbitraire et la demande tendant à la nomination d'un expert serait à déclarer irrecevable dès lors qu'elle tendrait à combler les lacunes du demandeur dans l'administration de la preuve de son préjudice.

En tout état de cause, force serait de constater qu'il n'existerait aucun lien de causalité entre la faute reprochée au garage, à savoir avoir transmis un certificat de conformité contenant des informations prétendument incorrectes, et le préjudice invoqué.

D. La société SOCIETE2.) SARL

Selon le dernier état de ses conclusions, la société importatrice du véhicule litigieux demande en premier lieu au Tribunal de constater que PERSONNE1.) ne serait plus propriétaire du véhicule litigieux, de sorte que son action serait à déclarer irrecevable sinon du moins non-fondée.

A titre subsidiaire, la société SOCIETE2.) SARL conclut à voir débouter le demandeur de l'ensemble de ses demandes dirigées contre elle.

A l'instar de la société SOCIETE3.) AG, elle donne à considérer que la demande tendant à l'annulation du contrat de vente ne saurait être dirigée à son encontre, dès lors qu'elle n'est pas le co-contractant de PERSONNE1.) et elle fait remarquer qu'en tout état de cause il y aurait lieu de tenir compte du fait que le demandeur a utilisé le véhicule pendant plusieurs années.

A titre reconventionnel, la société SOCIETE2.) SARL conclut à la condamnation de PERSONNE1.) à lui payer une somme de 5.000 euros à titre de dommages et intérêts du chef de frais d'avocat qu'elle affirme avoir dû exposer pour assurer sa défense dans le cadre de la présente affaire ainsi qu'une somme de 5.000 euros sur base de l'article 240 du Nouveau code de procédure civile.

La société SOCIETE2.) SARL soutient, à l'instar du garage SOCIETE1.), que seul le constructeur serait concerné par les dispositions du règlement 715/2007, lequel ne prévoirait aucune obligation à l'égard de l'importateur d'un véhicule. A cet égard, il y aurait lieu de faire clairement une

distinction entre, d'une part, le constructeur d'un véhicule et, d'autre part, son importateur. L'importateur ne s'occuperait que des considérations en lien avec l'importation du véhicule, il n'interviendrait pas dans le processus de construction et n'aurait aucune influence sur les caractéristiques techniques des véhicules. Elle affirme dès lors avoir ignoré, à l'époque des faits, que les véhicules étaient dotés du logiciel litigieux. En tout état de cause, elle est d'avis qu'elle pouvait légitimement se fier aux conclusions du KBA qui a délivré la réception CE par type de véhicule de sorte qu'il ne saurait valablement lui être reproché d'avoir importé un véhicule affecté d'une éventuelle non-conformité à cet égard, d'autant plus qu'elle n'aurait eu aucun moyen de déceler cette prétendue non-conformité.

Tout comme le garage SOCIETE1.), la société SOCIETE2.) SARL soutient qu'elle n'a aucune incidence quant au contenu des publicités qui est déterminé par le constructeur. En tout état de cause, il y aurait lieu de relever qu'aucune des communications relatives aux considérations écologiques de la marque critiquées par le demandeur ne contiendrait d'affirmation relative au taux d'émission de NOx des véhicules de la marque.

Elle conteste dès lors avoir contrevenu aux dispositions du Code de la consommation et en particulier avoir enfreint les exigences de diligence professionnelle qui s'imposent à un importateur.

Elle conteste par ailleurs avoir eu recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-4 du Code de la consommation, en rappelant qu'à l'époque de la délivrance du certificat de conformité au demandeur, le constructeur bénéficiait effectivement d'une réception CE par type pour le type de véhicule en question et que cette réception par type n'a jamais fait l'objet d'un retrait.

Elle conteste également toute pratique commerciale déloyale au sens de l'article L.122-1 du Code de la consommation en soutenant qu'aucune des deux conditions cumulatives prévues par cet article ne serait donnée en l'espèce.

Plus particulièrement, elle conteste avoir adopté un comportement contraire aux exigences de diligence de sa profession en rappelant que toutes les informations qu'elle a transmises à l'époque étaient parfaitement conformes à celles dont elle disposait, il ne saurait lui être reproché de ne pas avoir transmis des informations au demandeur concernant les émissions de NOx dont elle-même ne disposait pas. A cet égard, elle donne à considérer que seuls la consommation de carburant et les émissions de CO2 feraient l'objet d'une obligation de transparence en vertu du règlement grand-ducal du 6 avril 2001 concernant la disponibilité d'informations à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves.

Dans ce contexte, elle rappelle encore une fois qu'elle ignorait à l'époque que les véhicules étaient dotés d'un logiciel manipulant les données relatives aux rejets des gaz d'échappement, mais elle affirme également que dès qu'elle a eu connaissance de la situation, elle a informé les clients concernés, dont notamment le demandeur. Elle rappelle aussi qu'une mise à jour a été proposée aux clients pour remédier au problème.

La seconde condition de l'article L.122-1 (2) ne serait pas remplie non plus ; aucune altération du comportement économique du requérant ne serait établie en l'espèce. A ce sujet, elle soutient de manière générale que d'après des études allemandes, les considérations écologiques n'occuperaient pas une place très importante parmi les critères intervenant dans le choix d'un véhicule ; il y aurait lieu d'admettre que ce n'est pas le cas non plus pour les consommateurs luxembourgeois. En l'espèce, la société SOCIETE2.) SARL insiste sur le fait que PERSONNE1.) s'est décidé pour un monospace équipé d'un moteur puissant de sorte qu'il y aurait lieu de douter que l'argument écologique ait effectivement constitué un motif déterminant dans le chef du demandeur. En tout cas, ce dernier resterait en défaut de le démontrer. En outre, force serait de rappeler qu'une mise à jour a été proposée au demandeur qui l'a d'ailleurs fait installer sur son véhicule. Or, cette reprogrammation aurait permis de résoudre le problème et de mettre le véhicule en conformité.

Aucune violation de L. 122-2(1) du Code de la consommation ne saurait lui être reprochée non plus dès lors qu'elle n'aurait pas été à l'origine des informations litigieuses qu'elle se serait contentée de transmettre en sa qualité d'importateur. Elle souligne que les valeurs inscrites sur le certificat de conformité n'ont été accessibles au demandeur qu'après la conclusion du contrat de vente, lors de la livraison, de sorte qu'elles ne sauraient l'avoir influencé dans son choix d'acheter le véhicule. Par ailleurs, les brochures mises à la disposition des potentiels acquéreurs ne contiendraient pas d'indications quant aux émissions de NOx.

Il y aurait dès lors lieu de constater que la société SOCIETE2.) SARL ne s'est rendue coupable d'aucune violation des dispositions du Code de la consommation relatives aux pratiques commerciales déloyales et qu'elle n'a commis aucune faute de manière générale à l'égard de PERSONNE1.) susceptible d'engager sa responsabilité à son égard.

A titre subsidiaire, la société SOCIETE2.) SARL donne à considérer que PERSONNE1.) resterait en défaut d'alléguer et d'établir l'existence d'un préjudice certain et direct dans son chef. Il resterait en défaut de faire état d'un dommage concret qu'il aurait subi ou d'un inconvénient qu'il aurait effectivement expérimenté. Au contraire, il admettrait même ne pas avoir rencontré de problème ni même d'inconvénients.

Ni la moins-value alléguée ni la prétendue perte de valeur sur le marché de l'occasion ne serait étayée par le moindre élément probant et la demande tendant à la monition d'un expert serait à rejeter dès lors qu'elle viserait à pallier sa carence dans l'administration de la preuve de l'existence et de l'ampleur de son dommage.

La société SOCIETE2.) SARL conteste également tout préjudice moral dans le chef du demandeur qui n'aurait jamais rencontré de problèmes techniques ni administratifs en lien avec la présence du logiciel litigieux ni avec la reprogrammation opérée en 2017.

III. Les motifs de la décision

A. L'incidence de la propriété du véhicule

La société SOCIETE2.) SARL fait plaider qu'il y aurait lieu de vérifier si PERSONNE1.) est encore le propriétaire du véhicule en question. A défaut, les circonstances sur lesquelles aurait été fondé son intérêt à agir auraient disparu en cours d'instance, de sorte qu'il y aurait lieu de déclarer d'emblée les demandes non fondées, sinon sans objet.

Or, ce raisonnement n'est pas pertinent, dès lors que PERSONNE1.) réclame l'indemnisation d'un préjudice qui se serait matérialisé à l'époque de la livraison du véhicule litigieux, sinon au plus tard lors de la reprogrammation de celui-ci, c'est-à-dire à des époques où il était effectivement le propriétaire du véhicule.

B. La non-conformité du véhicule livré

Il est constant en cause que le véhicule de la marque ALIAS1.), modèle ALIAS2.), portant le numéro d'identification NUMERO4.) est équipé d'un moteur diesel de type ALIAS3.) doté d'un logiciel manipulant les données relatives aux rejets des gaz d'échappement.

Dans ces conclusions récapitulatives, la société SOCIETE3.) AG décrit le logiciel litigieux de la manière suivante :

« Le logiciel litigieux a donc, jusqu'à ce que la reprogrammation soit effectuée, deux modes distincts contrôlant le recyclage interne des gaz d'échappement. En mode RGE 1, actif durant le test NEDC, le taux de recyclage des gaz d'échappement est plus élevé. En conditions normales de circulation, c'est le « mode 0 » de recyclage qui s'active [...] ».

Dans ces mêmes conclusions, il est indiqué que le logiciel « s'active uniquement en conditions de test et a pour conséquence que les gaz d'échappement sont, lors du test, directement réinjectés dans le moteur du véhicule avant même d'atteindre le système de contrôle des émissions ».

En d'autres mots, le logiciel litigieux permettait de déterminer quand la voiture se trouvait en conditions de test et à ce moment-là, il déclenchait un dispositif de recyclage des gaz d'échappement plus efficace en termes de réduction des émissions polluantes que le régime dans lequel fonctionnait habituellement le véhicule lorsqu'il était dans des conditions de circulation normales.

L'activation du mode RGE1 permettait dès lors d'afficher, lors des tests, de meilleurs résultats en termes d'émissions, et en particulier de NOx, que le mode 0 qui était le régime par défaut.

Dans ce contexte, le Tribunal relève d'emblée que les développements des parties défenderesses en ce qui concerne les différences de résultats obtenus selon que les tests sont pratiqués sur des bancs d'essai ou dans des « conditions réelles de conduite » ne sont d'aucune pertinence en l'espèce. En effet, il résulte clairement de la description du logiciel que celui-ci était à même de détecter une phase de test et d'enclencher un dispositif visant à optimiser les résultats en termes

d'émissions de gaz polluants par rapport aux résultats qui auraient été obtenus si le dispositif n'avait pas été enclenché et que le moteur avait fonctionné, comme il le faisait habituellement, dans des conditions normales de circulation.

Le Tribunal rappelle que pour pouvoir être immatriculé et circuler, un véhicule doit disposer d'un certificat de conformité.

Aux termes de l'article 18 de la directive 2007/46/CE, « *le constructeur délivre, en sa qualité de détenteur d'une réception CE par type d'un véhicule, un certificat de conformité pour accompagner chaque véhicule complet, incomplet ou complété qui est fabriqué conformément au type de véhicule réceptionné* ».

C'est dès lors à juste titre que le demandeur fait plaider que la délivrance du certificat de conformité est conditionnée par l'obtention préalable par le constructeur d'une réception CE par type de véhicule.

Alors que la directive 2007/46/CE fournit le cadre général pour la réception des véhicules, le règlement 715/2007 précise les exigences spécifiques en matière d'émissions que ces véhicules doivent respecter pour être homologués. En d'autres termes, pour qu'un véhicule soit homologué selon la directive 2007/46/CE, il doit être conforme aux normes d'émissions établies par le règlement 715/2007.

Le paragraphe 1. de l'article 4) du règlement 715/2007 pose les obligations suivantes à la charge des constructeurs :

« Les constructeurs démontrent que tous les nouveaux véhicules vendus, immatriculés ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution. Ils démontrent aussi que tous les nouveaux dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution qui nécessitent une réception et sont vendus ou mis en service dans la Communauté ont été réceptionnés conformément au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

Ces obligations comportent le respect des limites d'émission visées à l'annexe I et les mesures d'exécution visées à l'article 5 ».

Par ailleurs, l'alinéa 1^{er} du paragraphe 2. de cet article précise :

« Les constructeurs veillent à ce que les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service soient respectées. »

Les paragraphes 1. et 2. de l'article 5 sont rédigés dans les termes suivants :

« 1. Le constructeur équipe les véhicules de telle sorte que les composants susceptibles d'exercer un effet sur les émissions sont conçus, construits et montés de manière à

permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer au présent règlement et à ses mesures d'exécution.

2. L'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Cette interdiction ne s'applique pas lorsque:

a) 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 véhicule;

b) le dispositif ne fonctionne pas au-delà des exigences du démarrage du moteur;

ou

c) les conditions sont substantiellement incluses dans les procédures d'essai pour vérifier les émissions par évaporation et les émissions moyennes au tuyau arrière d'échappement. »

Le terme « dispositif d'invalidation » est défini au point 10) de l'article 3 du règlement 715/2007 comme étant « *tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules* ».

Dans un arrêt 17 décembre 2020 (C-693/18 CLCV ea), la CJUE a eu l'occasion de préciser que l'article 3, point 10, du règlement 715/2007 « *doit être interprété en ce sens que constitue un « dispositif d'invalidation », au sens de cette disposition, un dispositif qui détecte tout paramètre lié au déroulement des procédures d'homologation prévues par ce règlement, aux fins d'améliorer la performance, lors de ces procédures, du système de contrôle des émissions, et ainsi d'obtenir l'homologation du véhicule, même si une telle amélioration peut également être observée, de manière ponctuelle, dans des conditions d'utilisation normales du véhicule.* »

Dans ce même arrêt, la CJUE a précisé également que relèvent de la notion de « système de contrôle des émissions », « *tant les technologies et la stratégie dite « de post-traitement des gaz d'échappement », qui réduisent les émissions en aval, à savoir après leur formation, que celles qui, à l'instar du système de recyclage des gaz d'échappement, réduisent les émissions en amont, à savoir lors de leur formation.* »

En l'espèce, le Tribunal constate que le dispositif dont est doté le moteur diesel de type ALIAS3.) du véhicule de marque ALIAS1.), modèle ALIAS2.) du requérant, constitue dès lors bien un dispositif d'invalidation proscrit par l'article 5 du règlement 715/2007 à son point 2.

En effet, il s'agit effectivement d'un logiciel qui est capable de détecter que le véhicule se trouve en phase de test et il a effectivement pour effet d'améliorer les performances, lors de la phase de test, du système de contrôle des émissions, en l'occurrence un système de recyclage des gaz d'échappement, étant donné qu'il déclenche un mode de fonctionnement dans le cadre duquel le

recyclage des gaz d'échappement est plus efficient que dans le mode de fonctionnement habituel du véhicule dans des conditions de conduite réelles.

C'est dès lors à tort que la société SOCIETE3.) AG fait plaider que le logiciel litigieux ne serait pas constitutif d'un dispositif d'invalidation.

Pour être complet, le Tribunal constate qu'aucune des trois exceptions énumérées aux points a) à c) du point 2 de l'article 5 n'est remplie en l'espèce, aucune des parties défenderesses n'ayant d'ailleurs fait plaider le contraire.

Force est dès lors de constater que le véhicule du demandeur était doté d'un dispositif d'invalidation prohibé par l'article 5 du règlement 715/2007 de sorte qu'il n'était pas conforme aux exigences de ce règlement. Il s'ensuit que la réception par type était viciée.

La circonstance que plusieurs années plus tard (en 2017), à la suite des révélations faites dans la presse internationale, le groupe SOCIETE3.) a mis au point une mise à jour permettant de remédier à la situation et a ainsi pu éviter le retrait par le KBA de la réception par type que celui-ci lui avait délivrée, ne saurait avoir d'incidence sur ce constat ; lors de la livraison du véhicule, celui-ci était équipé d'un logiciel illicite et partant affecté d'une non-conformité aux normes en vigueur.

A cet endroit, il convient de préciser que dans un arrêt du 21 mars 2023 (ALIAS4.)), la CJUE a eu l'occasion de préciser que l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46/CE lus en combinaison avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement 715/2007 doivent être interprétés en ce sens qu'ils protègent, outre des intérêts généraux, les intérêts particuliers de l'acheteur individuel d'un véhicule à moteur vis-à-vis du constructeur de celui-ci lorsque ce véhicule est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit, au sens de cette dernière disposition.

C. L'existence de pratiques commerciales déloyales

1. La société SOCIETE3.) AG

Le Tribunal rappelle qu'en vertu du premier alinéa du paragraphe 2. de l'article 4 du règlement 715/2007, c'est le constructeur qui a l'obligation de veiller à respecter les procédures de réception destinées à vérifier la conformité de la production, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution et la conformité en service.

Il résulte des développements consacrés au logiciel litigieux que ce logiciel constitue un dispositif d'invalidation explicitement prohibé par le règlement.

Il s'ensuit que la réception CE par type de véhicule a été reçue, alors que les conditions de cette réception, en l'occurrence les conditions du règlement 715/2007, n'avaient pas été respectées. Il s'y ajoute que ce non-respect était volontaire et que le constructeur ne pouvait pas ignorer qu'en intégrant un logiciel permettant d'optimiser les résultats des émissions polluantes lors des phases de tests, il enfreignait les dispositions du règlement 715/2007 et plus particulièrement celles de l'article 5 qui interdisent l'utilisation d'un dispositif d'invalidation.

C'est partant à bon droit que PERSONNE1.) reproche au constructeur de son véhicule, la société SOCIETE3.) AG, d'avoir recouru à une pratique commerciale trompeuse, réputées déloyales en toutes circonstances au sens de l'article L.122-4 du Code de la consommation, et plus particulièrement au sens du point 4 de cet article. En effet, en émettant un certificat de conformité basé sur une réception CE par type de véhicule viciée, elle a affirmé au sens de cette disposition que le véhicule était agréé, respectivement approuvé ou autorisé, au sens de cet article par un organisme public ou privé, en l'occurrence le KBA, alors que la réception par type a été obtenue sans respecter les conditions de sa délivrance.

Dans la mesure où il est établi à suffisance que la société SOCIETE3.) AG a eu recours à une pratique commerciale déloyale au sens du chapitre 2 du titre 2 du livre 1 du Code de la consommation, il est oiseux d'analyser si cette pratique peut également être qualifiée de déloyale au sens d'autres dispositions de ce chapitre et plus spécialement des articles L.122-1 points 1) et 2) et L.122-2 (1) du Code de la consommation.

2. Le garage SOCIETE1.) et la société SOCIETE2.) SARL

Le concessionnaire et l'importateur réfutent toute violation dans leurs chefs respectifs des dispositions du Code de la consommation relatives aux pratiques commerciales déloyales.

A l'appui de leur défense, ils donnent à considérer que la transmission, respectivement la remise à l'acquéreur du certificat de conformité ne saurait être qualifiée de pratique commerciale au sens du Code de la consommation. En effet, il s'agirait d'une obligation légale à laquelle ils se seraient contentés de se conformer.

Ils invoquent par ailleurs leur bonne foi en soutenant qu'ils auraient ignoré en 2011, à l'époque de la livraison du véhicule, que celui-ci était équipé du dispositif litigieux. Aucun reproche ne saurait raisonnablement leur être fait à cet égard. Ils insistent sur le fait qu'ils ont des personnalités juridiques distinctes du constructeur et que les agissements de ce dernier ne sauraient *ipso facto* leur être imputables.

Le garage SOCIETE1.) et la société SOCIETE2.) SARL contestent également avoir eu la moindre incidence sur la communication adoptée par le groupe SOCIETE3.) concernant ces prétendues préoccupations écologiques. Ils donnent également à considérer dans ce contexte qu'aucune brochure publicitaire disponible dans leurs locaux n'aurait contenu d'indication quant aux taux d'émission de NOx de sorte qu'en tout état de cause, aucune fausse information n'a pu être véhiculée sur ce sujet en particulier.

L'article L.121-2 du Code de la consommation définit le terme de « pratique commerciale » au sens du titre 2 du Code de la consommation comme étant « *toute action, omission, conduite, démarche ou communication commerciale, y compris la publicité et le marketing, de la part d'un professionnel, en relation directe avec la promotion, la vente ou la fourniture d'un produit aux consommateurs* ».

A l'instar, du garage SOCIETE1.) et de la société SOCIETE2.) SARL, le Tribunal retient que la transmission ou remise du certificat de conformité qui est établi par le constructeur et qui est obligatoire aux fins d'immatriculation du véhicule, constitue une obligation légale de l'importateur, respectivement du concessionnaire. Dès lors que toute utilisation du véhicule est impossible sans ce document, sa transition et sa remise à l'acquéreur final constituent une composante de l'obligation de délivrance conforme.

Il y a également lieu de rappeler dans ce contexte qu'il est interdit de modifier les indications figurant sur le certificat de conformité. L'article 18 de la directive 2007/46/CE dispose d'ailleurs à ce sujet que « *le certificat de conformité est conçu de manière à exclure toute falsification. À cette fin, le papier utilisé est protégé soit par des représentations graphiques en couleur, soit par un filigrane correspondant à la marque d'identification du fabricant.* »

Le Tribunal retient en conséquence que tant la société SOCIETE2.) SARL que le garage SOCIETE1.) avaient l'obligation de remettre au demandeur le certificat de conformité tel qu'il avait été émis par le constructeur, la société SOCIETE3.) AG.

C'est dès lors à tort que le demandeur leur fait grief d'avoir, par la transmission et la remise du certificat de conformité, eu recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-4 du Code de la consommation.

En ce qui concerne l'article L.121-1 (2) de ce même code, le Tribunal constate que c'est à bon droit que la société SOCIETE2.) SARL et le garage SOCIETE1.) contestent avoir enfreint des exigences de diligence professionnelle. En effet, dans la mesure où plusieurs millions de véhicules, sur un laps de temps de 6 années (2009 à 2015), ont été équipés du logiciel litigieux, le Tribunal retient que la présence et les effets de ce logiciel étaient difficilement détectables, de sorte que ni l'importateur ni le concessionnaire qui n'interviennent pas dans le processus de réception des véhicules ne sauraient se voir reprocher de ne pas avoir su, respectivement de ne pas avoir découvert la situation.

Enfin, en ce qui concerne l'article L.122-2 du Code de la consommation, le Tribunal retient qu'il n'est pas établi en l'espèce que la société SOCIETE2.) SARL ou le garage SOCIETE1.) aurait fourni au demandeur des informations fausses au sujet du taux des émissions de NOx ou du fonctionnement concret du système de recyclage des gaz d'échappement dans son véhicule ALIAS2.). Il ne résulte pas non plus du dossier soumis à l'appréciation du Tribunal que PERSONNE1.) aurait posé des questions à ce sujet.

Il n'est d'ailleurs également pas établi que le garage SOCIETE1.) ou la société SOCIETE2.) SARL auraient mis à la disposition du demandeur des brochures émises par le constructeur dans le cadre desquelles de telles informations auraient été contenues.

En admettant même que de la documentation contenant de telles informations ou du moins vantant les préoccupations environnementales de la marque, ait été mise à la disposition, voire remise par SOCIETE2.) SARL ou par le garage SOCIETE1.) à PERSONNE1.), cette mise à disposition ou remise ne saurait en tout état de cause constituer une pratique trompeuse au sens de l'article L.122-2 du Code de la consommation, dès lors que ni le garage SOCIETE1.) ni la société SOCIETE2.)

SARL ne pouvaient raisonnablement se douter, à l'époque des faits, du caractère inexact, sinon du moins hypocrite de ces publications.

C'est à tort que PERSONNE1.) soutient dans ce contexte que la bonne foi de l'importateur et du concessionnaire serait totalement indifférente dans ce contexte. S'il n'est peut-être pas nécessaire de dégager une volonté de nuire au consommateur dans le chef d'un professionnel qui recourt à une pratique déloyale, il n'en demeure pas moins que ce professionnel doit au moins avoir conscience du caractère déloyal de cette pratique. Une telle conscience n'est en l'espèce établie ni dans le chef du garage SOCIETE1.) ni dans celui de la société SOCIETE2.) SARL.

Il suit des développements qui précèdent que le reproche d'avoir eu recours à des pratiques commerciales déloyales au sens du Code de la consommation est non fondée en ce qu'il est dirigé à l'encontre de la société SOCIETE2.) SARL et du garage SOCIETE1.).

Il s'ensuit que les demandes de PERSONNE1.) tendant à l'indemnisation d'un préjudice tant moral que matériel en lien avec la faute résultant du prétendu recours à des pratiques commerciales déloyales sont à déclarer non fondées pour autant qu'elles sont dirigées à l'encontre du garage SOCIETE1.) et de la société SOCIETE2.) SARL.

Il s'ensuit également que la demande tendant à l'annulation du contrat de vente conclu entre PERSONNE1.) et le garage SOCIETE1.), laquelle n'est recevable qu'en ce qu'elle est dirigée à l'égard de son cocontractant, à savoir le garage SOCIETE1.), doit également être déclarée non fondée.

D. L'existence d'une faute dans le chef de la société SOCIETE3.) AG

C'est à juste titre que PERSONNE1.) indique que le recours à une pratique commerciale déloyale est constitutif d'une faute délictuelle dans le chef de la société SOCIETE3.) AG.

A cet égard, le Tribunal rappelle que l'article 1382 du Code civil vise « *tout fait quelconque de l'homme* » et que l'article 1383 précise à ce sujet que « *Chacun est responsable du dommage qu'il a causé non seulement par son fait, mais encore par sa négligence ou par son imprudence* ».

En l'occurrence, il est reproché à la société SOCIETE3.) AG d'avoir eu recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-4 du Code de la consommation, en d'autres mots d'avoir eu recours à une pratique qui n'est pas conforme aux exigences de la loi.

Le recours à une pratique commerciale trompeuse au sens de l'article L.122-4 constitue dès lors une faute susceptible d'engager la responsabilité délictuelle de la société SOCIETE3.) AG.

S'il est exact qu'à l'époque des faits et de l'assignation, l'article L.122-8 du Code de la consommation ne prévoyait explicitement que les sanctions de l'amende et de l'annulation d'une clause ou d'un ensemble de clauses du contrat, il n'en demeure pas moins que cet article n'a jamais exclu la possibilité pour un consommateur de recourir aux règles de la responsabilité civile pour obtenir réparation d'un préjudice qu'il aurait subi en raison d'une pratique commerciale déloyale.

Il convient de relever qu'entretemps la loi du 30 novembre 2022 a modifié l'article L.122-8 du Code de la consommation qui prévoit dorénavant expressément à son point (4) que « *Sans préjudice des sanctions prévues par le présent article et de toute autre mesure de réparation qui lui est reconnue par la loi, le consommateur victime d'une pratique commerciale déloyale visée au chapitre 2 du présent titre peut exercer tout recours visant à l'obtention de la réparation des dommages subis et à une réduction du prix ou la fin du contrat dans les conditions prévues par la loi* ».

Il résulte des travaux parlementaires relatifs à cette loi du 30 novembre 2022 que

« *Le nouveau paragraphe 4 de l'article L. 122-8 transpose l'article 11bis de la directive 2005/29 (pratiques commerciales déloyales) introduit par l'article 3, point 5 de la directive 2019/2161 (Omnibus)*

[...]

Le nouveau paragraphe 4 procède ainsi à un rappel des remèdes existants [...]».

Ces développements confirment que dès avant l'introduction du paragraphe (4) de l'article L.122-8 du Code de la consommation, un recours sur base des dispositions de droit commun de la responsabilité civile était ouvert au consommateur qui s'estimait victime d'une pratique commerciale déloyale.

Force est cependant de rappeler que pour prospérer dans son action, PERSONNE1.) ne saurait se contenter d'établir l'existence d'une faute dans le chef de la société SOCIETE3.) AG. Il lui appartient en effet également de prouver que cette faute a causé un préjudice dans son chef.

E. Le préjudice de PERSONNE1.)

PERSONNE1.) fait état dans ce contexte d'un préjudice matériel résultant d'une part, d'une moins-value du véhicule résultant de la différence entre le prix qu'il a payé pour le véhicule et la valeur réelle de celui-ci en raison de l'installation d'un logiciel litigieux, et d'autre part, d'une dévalorisation de son véhicule sur le marché de l'occasion.

Il soutient par ailleurs avoir subi un préjudice moral.

1. Le préjudice matériel

Contrairement aux conclusions du demandeur, il n'y a pas lieu de présumer l'existence d'un préjudice matériel dans son chef.

C'est en effet à tort que le demandeur soutient qu'en matière de pratiques commerciales déloyales, il existerait une présomption de préjudice dans le chef du consommateur qui en a été l'objet et qu'il « *s'infère nécessairement un préjudice pour le consommateur victime d'une violation des dispositions des articles L.122-1 et suivants du Code de la consommation* » en se référant à un arrêt de la Cour de cassation rendu en matière de concurrence déloyale. En effet, dans cet arrêt la

Cour de cassation retient « *qu'il s'infère nécessairement, des actes déloyaux constatés l'existence d'un préjudice pour cette société* », mais elle ajoute également « *fût-il seulement moral* ».

Il s'ensuit que la Cour de cassation retient qu'il y a lieu de présumer de l'existence d'un dommage moral, mais pas nécessairement de l'existence d'un dommage matériel.

C'est également à tort que le demandeur soutient que le principe même de l'existence d'un dommage matériel dans le chef d'un consommateur ayant acquis un véhicule doté d'un logiciel tel que le logiciel litigieux en l'espèce aurait été retenu par la CJUE.

En effet, tel que le donne à juste titre à considérer la partie défenderesse, dans son arrêt du DATE3.) (SOCIETE4.) c/ SOCIETE3.) AG), la Cour s'est prononcée sur la question de savoir où se matérialise le dommage lorsque des véhicules ont été illégalement équipés dans un Etat membre par le constructeur d'un logiciel manipulant les données relatives aux rejets de gaz d'échappement, elle ne s'est pas prononcée sur l'existence d'un tel préjudice. La Cour prend d'ailleurs soin de préciser à ce sujet, au considérant 29, que « [...] *dans la procédure au principal, il ressort du dossier dont dispose la Cour, sous réserve de l'appréciation des faits qu'il revient à la juridiction de renvoi d'effectuer, que le dommage allégué par le VKI consiste en une moins-value des véhicules [...]* ».

D'ailleurs dans un arrêt du 23 mars 2023 (ALIAS4.), NUMERO5.)), la CJUE retient que « *le droit de l'Union doit être interprété en ce sens que, en l'absence de dispositions de ce droit en la matière, il appartient au droit de l'État membre concerné de déterminer les règles portant sur la réparation du dommage effectivement causé à l'acheteur d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation interdit, au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, pour autant que cette réparation soit adéquate au préjudice subi* ».

A plusieurs reprises, la Cour précise dans cette décision qu'il y a lieu de vérifier si un préjudice lié à l'installation du dispositif d'invalidation au sens du règlement 715/2007, est établi (voir à ce sujet notamment le considérant n°96).

Il appartient partant à PERSONNE1.) qui fait état d'un préjudice matériel lié à l'installation dans son véhicule d'un dispositif d'invalidation au sens du règlement 715/2007, d'établir la réalité du préjudice matériel dont il fait état.

En ce qui concerne la prétendue moins-value du véhicule résultant de la différence entre le prix qu'il a payé pour la voiture et la valeur réelle de celle-ci en raison de la présence du dispositif d'invalidation, le demandeur soutient qu'il n'aurait pas acquis le véhicule, ou du moins pas au prix auquel il l'a payé, au vu notamment de ses convictions écologiques et des risques et inconvénients liés à une non-conformité.

A cet égard, le Tribunal relève qu'il n'est pas établi que lors de l'achat de son véhicule, le demandeur était motivé par des considérations écologiques.

En ce qui concerne les « *inconvénients et risques liés à une non-conformité* », le Tribunal rappelle que pour être indemnisable, le préjudice doit être réel et certain.

En l'occurrence, s'il est compréhensible que lorsqu'il a découvert que son véhicule était doté d'un dispositif d'invalidation au sens du règlement 715/2007, PERSONNE1.) a raisonnablement pu craindre que la situation allait avoir des conséquences négatives pour lui, force est de constater que tel n'a pas été le cas.

La réception par type n'a pas été retirée et le demandeur n'a jamais expérimenté d'interdiction ou de restriction dans l'usage de son véhicule.

Il a pu bénéficier d'une mise à jour et il n'a pas rencontré de trouble ou d'inconvénient à la suite de l'installation de celle-ci. A ce sujet, le Tribunal relève que PERSONNE1.) ne verse aucune facture ni aucun devis qui permettrait de démontrer le contraire et son mandataire confirme d'ailleurs à la page 52 de ses dernières conclusions que la voiture n'a pas eu de problèmes après l'installation de la mise à jour (« *le fait que Monsieur PERSONNE1.) n'ait pas eu de problème ou d'inconvénients dans l'utilisation de son véhicule [...]* »). Dans ce contexte, le fait que de nombreux propriétaires de véhicules concernés se seraient plaints de panne ou de perte de performance est sans aucune pertinence en l'espèce, dès lors qu'il s'agit de vérifier si le demandeur a subi personnellement un préjudice.

Il s'y ajoute que la taxe sur la circulation, dont le montant est calculé en fonction de l'émission de CO2, n'a pas non plus été réévaluée.

Entretemps, le demandeur est propriétaire du véhicule depuis plus de 14 ans, la mise à jour a été opérée, en juillet 2017, soit il y a presque 7 ans et le véhicule aurait parcouru plus de 130.000 km, affirmation non contestée par le demandeur.

Le Tribunal retient dans ces circonstances qu'aucune moins-value n'est établie dans le chef de PERSONNE1.).

Son offre de preuve par voie d'expertise doit dès lors être écartée dans la mesure où, conformément aux conclusions de la partie défenderesse, elle tend à pallier la carence du demandeur dans l'administration de la preuve dont il a la charge.

En ce qui concerne la prétendue perte de valeur du véhicule sur le marché de l'occasion, le Tribunal relève en premier lieu qu'il n'est ni soutenu ni établi que PERSONNE1.) aurait revendu le véhicule litigieux ni même qu'il aurait l'intention de le revendre et aucune évaluation concrète du prix qui lui aurait été offert dans ce contexte n'est présentée ni étayée.

Il s'y ajoute que les pièces produites pour étayer la perte de valeur des véhicules concernés sur le marché de l'occasion (pièces 28 à 30 de Maître Gabbana) ne sont pas probantes.

En effet, les pièces 28 et 29 sont relatives à une période antérieure à la mise à disposition de la mise à jour. S'il est logique qu'à la suite des révélations dans la presse, les ventes de véhicules d'occasion concernés aient pu être impactées, c'est à juste titre que la partie défenderesse donne à considérer qu'une mise à jour a été proposée en 2017 et que le requérant a fait procéder à la reprogrammation de son véhicule.

Il y aurait dès lors lieu, pour apprécier l'existence dans le chef de PERSONNE1.) d'un préjudice actuel lié à une perte de valeur sur le marché de l'occasion, de s'attacher à l'évolution de ce marché pour la période postérieure à la mise à jour du logiciel.

Enfin, pour être complet, le Tribunal constate que la pièce 30 concerne les véhicules dotés d'un moteur diesel en général et n'est pas relative à l'évolution sur le marché de l'occasion des véhicules équipés d'un moteur diesel ALIAS3.) ou d'un autre moteur diesel équipé d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 5 du règlement 715/2007.

Il suit des développements qui précèdent que PERSONNE1.) reste en défaut d'établir dans son chef un préjudice matériel certain et personnel, susceptible d'indemnisation sur base des articles 1382 et 1383 du Code civil.

2. Le préjudice moral

En revanche, le Tribunal admet qu'en 2015, lorsque l'affaire a été exposée dans la presse, le requérant a nécessairement dû être choqué d'apprendre que son véhicule n'était pas conforme aux dispositions en vigueur, ces révélations ont certainement été la source de tracasseries liées à l'incertitude concernant l'évolution de la situation et les conséquences concrètes concernant l'utilisation du véhicule, qui à l'époque n'avait que 4 ans et pour l'acquisition duquel il avait dépensé une somme non négligeable. Il s'y ajoute que la mise à jour a également pu susciter des inquiétudes légitimes, nonobstant les affirmations du constructeur auxquelles le consommateur n'avait, eu égard aux circonstances, plus réellement lieu d'accorder beaucoup de crédit.

Il n'en demeure pas moins que ces inquiétudes ont pu être dissipées par la suite, le requérant n'a finalement jamais connu la moindre restriction quant à l'usage de sa voiture, il a pu procéder gratuitement à sa mise en conformité et cette reprogrammation n'a pas eu d'impact négatif sur le fonctionnement de son véhicule.

Il convient de rappeler à cet endroit que le principe de la réparation intégrale impose au Tribunal dans le cadre de l'évaluation des dommages et intérêts de prendre en compte tout le préjudice, mais rien que le préjudice. A ce sujet, il importe de préciser que le concept des dommages et intérêts punitifs est étranger au droit luxembourgeois. Dans l'évaluation des dommages et intérêts devant revenir à la victime d'une faute lui ayant causé un dommage, il appartient dès lors au Tribunal de s'attacher uniquement à l'ampleur du dommage subi par la victime, sans tenir compte de la gravité, ou inversement de la légèreté, de la faute commise par l'auteur.

En tenant compte de l'ensemble de ces considérations, le Tribunal fixe *exaquo et bono* le montant devant revenir à PERSONNE1.) du chef du préjudice moral qu'il a subi à 2.000 euros.

F. Les demandes accessoires

1. Les demandes reconventionnelles du garage SOCIETE1.) et de la société SOCIETE2.) SARL

Le garage SOCIETE1.) a sollicité reconventionnellement la condamnation de PERSONNE1.) à lui payer une indemnité de procédure d'un montant de 2.500 euros.

La société SOCIETE2.) SARL a pour sa part conclu à la condamnation du demandeur à lui payer une indemnité de procédure de 5.000 euros ainsi que des dommages et intérêts du chef des honoraires d'avocat de 5.000 euros.

Bien que les demandes de PERSONNE1.) dirigées à l'encontre du garage SOCIETE1.) et de la société SOCIETE2.) SARL sont à déclarer non fondées, il n'y a pas lieu de faire droit aux demandes en paiement d'indemnité de procédure, la condition d'iniquité requise par l'article 240 du Nouveau Code de procédure civile n'étant établie dans le chef d'aucune de ces deux parties défenderesses.

Il n'y a pas lieu non plus de faire droit à la demande de la société SOCIETE2.) SARL en paiement de dommages et intérêts pour frais et honoraires d'avocat déboursés, sa demande n'étant étayée par aucune pièce. En effet, aucun mémoire d'honoraires ni aucune preuve de paiement ne sont produits en cause.

2. La demande de PERSONNE1.) en paiement d'une indemnité de procédure

La société SOCIETE3.) AG s'oppose à la demande en paiement d'une indemnité de procédure du demandeur en donnant à considérer que les honoraires de son mandataire sont pris en charge par UCL.

Le Tribunal constate qu'il résulte du jugement du jugement du DATE2.) dans le cadre duquel le Tribunal s'est prononcé sur l'exception de libellé obscur et sur le moyen d'irrecevabilité tiré d'un défaut d'intérêt à agir dans le chef de PERSONNE1.) que celui-ci a été épaulé dans sa démarche par l'UCL.

Dans ce jugement, le Tribunal relève qu'il résulte de l'article 4 des statuts de l'ULC que celle-ci accepterait de prendre en charge une partie des honoraires de l'avocat de son membre.

Eu égard à cet élément, le Tribunal constate qu'il n'est pas établi que PERSONNE1.) supporte les honoraires de son mandataire, du moins qu'il les supporte intégralement. A défaut pour le demandeur de préciser dans quelle mesure les honoraires de son mandataire restent à sa charge ou de faire état d'autres frais non compris dans les dépens qu'il aurait dû exposer, il y a lieu de débouter PERSONNE1.) de sa demande basée sur l'article 240 du Nouveau Code de procédure civile.

3. L'exécution provisoire

L'article 244 du Nouveau Code de procédure civile dispose que « *l'exécution provisoire, sans caution, sera ordonnée même d'office, s'il y a titre authentique, promesse reconnue, ou condamnation précédente par jugement dont il n'y ait point appel. Dans tous les autres cas, l'exécution provisoire pourra être ordonnée avec ou sans caution* ».

Lorsque l'exécution provisoire est facultative, son opportunité est appréciée en fonction des circonstances de l'espèce. Il y a notamment lieu de prendre en considération les intérêts respectifs des parties, le degré d'urgence, le péril en la demeure et les avantages ou inconvénients que l'exécution provisoire peut entraîner pour les parties (Cour d'appel, 8 octobre 1974, Pas. 23, p. 5).

Au regard des circonstances de l'espèce et dès lors que PERSONNE1.) ne justifie pas pour quelle raison l'exécution provisoire du présent jugement s'imposerait, il y a lieu de rejeter sa demande de ce chef.

4. Les frais et dépens

Eu égard à l'issue du litige, il y a lieu, conformément aux articles 238 et 242 du Nouveau Code de procédure civile, de condamner la société SOCIETE3.) AG aux frais et dépens de l'instance avec distraction au profit du mandataire du demandeur qui la demande, affirmant en avoir fait l'avance

PAR CES MOTIFS

le Tribunal d'arrondissement de et à Luxembourg, vingtième chambre, siégeant en matière civile, statuant contradictoirement ;

revu le jugement numéro NUMERO6.) du DATE2.),

déclare recevable la demande de PERSONNE1.) tendant à l'annulation du contrat de vente du DATE1.) en ce qu'elle est dirigée à l'encontre de la société à responsabilité limitée SOCIETE1.) SARL et irrecevable en ce qu'elle est dirigée contre la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) SARL et de la société de droit allemand SOCIETE3.) ;

déclare fondée la demande de PERSONNE1.) en paiement de dommages et intérêts du chef de préjudice moral en ce qu'elle est dirigée à l'encontre de la société de droit allemande SOCIETE3.) à concurrence du montant de 2.000 euros ;

condamne la société de droit allemand SOCIETE3.) à payer à PERSONNE1.) la somme de 2.000 euros, avec les intérêts légaux à compter du DATE0.), date de la demande en justice, jusqu'à solde ;

déclare non-fondée la demande de PERSONNE1.) en paiement de dommages et intérêts du chef de préjudice moral en ce qu'elle est dirigée contre la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) SARL et la société à responsabilité limitée SOCIETE1.) SARL et en déboute ;

déclare non-fondée la demande de PERSONNE1.) en paiement de dommages et intérêts du chef de préjudice matériel et en déboute ;

déclare non-fondée la demande de PERSONNE1.) tendant à l'annulation du contrat de vente et en déboute ;

déclare non-fondée la demande de PERSONNE1.) en paiement d'une indemnité de procédure et en déboute ;

déclare non-fondées les demandes reconventionnelles de la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) et de la société à responsabilité limitée SOCIETE1.) SARL en paiement d'une indemnité de procédure et en déboute ;

déclare non-fondées la demande reconventionnelle de la société à responsabilité limitée SOCIETE2.) SARL en paiement de dommages et intérêts du chef de frais et honoraires d'avocat et en déboute ;

condamne la société de droit allemand SOCIETE3.) aux frais et dépens de l'instance avec distraction au profit de Maître Christiane GABBANA et de Maître Michel NICKELS qui la demandent affirmant en avoir fait l'avance.