



## Recueil de la jurisprudence

ARRÊT DE LA COUR (grande chambre)

14 juillet 2022\*

« Renvoi préjudiciel – Rapprochement des législations – Règlement (CE) n° 715/2007 – Réception des véhicules à moteur – Article 3, point 10 – Article 5, paragraphes 1 et 2 – Dispositif d’invalidation – Véhicules à moteur – Moteur diesel – Émissions de polluants – Système de contrôle des émissions – Logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur – Vanne pour le recyclage des gaz d’échappement (vanne EGR) – Réduction des émissions d’oxyde d’azote (NOx) limitée par une “fenêtre de températures” – Interdiction de l’utilisation de dispositifs d’invalidation qui réduisent l’efficacité des systèmes de contrôle des émissions – Article 5, paragraphe 2, sous a) – Exception à cette interdiction »

Dans l’affaire C-128/20,

ayant pour objet une demande de décision préjudicielle au titre de l’article 267 TFUE, introduite par le Landesgericht Klagenfurt (tribunal régional de Klagenfurt, Autriche), par décision du 19 février 2020, parvenue à la Cour le même jour, dans la procédure

**GSMB Invest GmbH & Co. KG**

contre

**Auto Krainer GesmbH,**

LA COUR (grande chambre),

composée de M. K. Lenaerts, président, M. L. Bay Larsen, vice-président, M. A. Arabadjiev, M<sup>mes</sup> A. Prechal, K. Jürimäe, M. C. Lycourgos et M<sup>me</sup> I. Ziemele, présidents de chambre, MM. M. Ilešič, J.-C. Bonichot, F. Biltgen, P. G. Xuereb (rapporteur), N. Piçarra et N. Wahl, juges,

avocat général : M. A. Rantos,

greffier : M. A. Calot Escobar,

vu la procédure écrite,

considérant les observations présentées :

– pour GSMB Invest GmbH & Co. KG, par M<sup>e</sup> T. Kainz, Rechtsanwalt,

\* Langue de procédure : l’allemand.

- pour Auto Krainer GesmbH, par M<sup>es</sup> H. Gärtner, F. Gebert, F. Gonsior, C. Harms, N. Hellermann, F. Kroll, M. Lerbinger, S. Lutz-Bachmann, L.-K. Mannefeld, K.-U. Opper, H. Posser, J. Quecke, K. Schramm, W. F. Spieth, J. von Nordheim, K. Vorbeck, B. Wolfers et B. Wollenschläger, Rechtsanwältin,
  - pour le gouvernement allemand, par MM. J. Möller et D. Klebs, en qualité d’agents,
  - pour la Commission européenne, par MM. M. Huttunen et M. Noll-Ehlers, en qualité d’agents,
- ayant entendu l’avocat général en ses conclusions à l’audience du 23 septembre 2021,
- rend le présent

### Arrêt

- 1 La demande de décision préjudicielle porte sur l’interprétation de l’article 3, point 10, et de l’article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement (CE) n° 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 (JO 2007, L 171, p. 1).
- 2 Cette demande a été présentée dans le cadre d’un litige opposant GSMB Invest GmbH & Co. KG à Auto Krainer GesmbH au sujet de la demande d’annulation d’un contrat de vente portant sur un véhicule à moteur équipé d’un logiciel réduisant le recyclage des gaz polluants de ce véhicule en fonction de la température et de l’altitude détectées.

### Le cadre juridique

#### *Le droit de l’Union*

##### *Le règlement n° 715/2007*

- 3 Aux termes des considérants 1 et 6 du règlement n° 715/2007 :
  - « (1) [...] Les exigences techniques pour la réception des véhicules à moteur au regard des émissions devraient [...] être harmonisées pour éviter des exigences qui varient d’un État membre à un autre, et pour garantir un niveau élevé de protection de l’environnement.
  - [...]
  - (6) Il est notamment nécessaire de continuer à réduire considérablement les émissions d’oxyde d’azote des véhicules diesels pour améliorer la qualité de l’air et respecter les valeurs limites en termes de pollution. [...] »

4 L'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, de ce règlement prévoit :

« Le présent règlement établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur (ci-après dénommés "véhicules") et de leurs pièces de rechange, comme les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, au regard de leurs émissions. »

5 L'article 3, point 10, dudit règlement énonce :

« Aux fins du présent règlement et de ses mesures d'exécution, les définitions suivantes s'appliquent :

[...]

10) "dispositif d'invalidation" signifie 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 ».

6 L'article 4, paragraphes 1 et 2, du même règlement est libellé comme suit :

« 1. 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.

2. 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.

En outre, les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement et des émissions par évaporation, conformément au présent règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. [...]

[...] »

7 L'article 5, paragraphes 1 et 2, du règlement n° 715/2007 dispose :

« 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. »
- 8 L'annexe I de ce règlement, intitulée « Limites d'émission », prévoit notamment les valeurs limites d'émission d'oxyde d'azote (NOx).

*Le règlement n° 692/2008*

- 9 Le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission, du 18 juillet 2008, portant application et modification du règlement n° 715/2007 (JO 2008, L 199, p. 1), a été modifié par le règlement (UE) n° 566/2011 de la Commission, du 8 juin 2011 (JO 2011, L 158, p. 1) (ci-après le « règlement n° 692/2008 »). À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2022, le règlement n° 692/2008 a été abrogé par le règlement (UE) 2017/1151 de la Commission, du 1<sup>er</sup> juin 2017, complétant le règlement n° 715/2007, modifiant la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, le règlement n° 692/2008 et le règlement (UE) n° 1230/2012 de la Commission et abrogeant le règlement n° 692/2008 (JO 2017, L 175, p. 1). Cependant, compte tenu de la date des faits du litige au principal, le règlement n° 692/2008 demeure applicable à ce dernier.
- 10 L'article 1<sup>er</sup> du règlement n° 692/2008 prévoyait :
- « Le présent règlement fixe les dispositions d'application des articles 4, 5 et 8 du règlement (CE) n° 715/2007. »
- 11 L'article 2, point 18, du règlement n° 692/2008 était libellé comme suit :
- « Aux fins du présent règlement on entend par :
- [...]
18. "système de contrôle des émissions", dans le contexte du système OBD [(systèmes de diagnostic embarqués)], le système de gestion électronique du moteur et tout composant relatif aux émissions du système d'échappement ou aux émissions par évaporation qui fournit des données en entrée à ce calculateur ou qui en reçoit des données en sortie ».
- 12 L'article 3, paragraphe 9, de ce règlement disposait :
- « L'essai du type 6 mesurant les émissions à basse température présenté à l'annexe VIII ne s'applique pas aux véhicules à moteur diesel.

Toutefois, lors de la demande de réception, les constructeurs communiquent à l'autorité compétente en matière de réception des données montrant que le dispositif de post-traitement [d'oxyde d'azote

(NOx)] atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficient dans les 400 secondes après un démarrage à froid à – 7 [degrés Celsius] tel que décrit dans l’essai du type 6.

Le constructeur fournit également à l’autorité compétente des informations sur la stratégie de fonctionnement du système de recyclage des gaz d’échappement (EGR), notamment sur son fonctionnement à basses températures.

Cette information inclut également une description de tous les effets sur les émissions.

L’autorité compétente n’accorde pas la réception si les informations communiquées ne suffisent pas à démontrer que le dispositif de post-traitement atteint effectivement une température lui permettant de fonctionner de manière efficace durant un laps de temps déterminé.

[...] »

- 13 L’article 10 dudit règlement, intitulé « Mesures de lutte contre la pollution », prévoyait, à son paragraphe 1 :

« Le constructeur s’assure que les dispositifs de recharge de maîtrise de la pollution destinés à équiper les véhicules ayant obtenu la réception CE et relevant du champ d’application du règlement (CE) n° 715/2007, ont obtenu la réception CE en tant qu’entité technique distincte au sens de l’article 10, paragraphe 2 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 (directive-cadre) (JO 2007, L 263, p. 1)], conformément aux articles 12 et 13 et à l’annexe XIII du présent règlement.

Pour les besoins du présent règlement, les convertisseurs catalytiques et les filtres à particules sont considérés comme des dispositifs de maîtrise de la pollution.

[...] »

- 14 L’annexe I du règlement n° 692/2008, intitulée « Dispositions administratives en matière de réception CE par type », énonçait, à son point 3.3, intitulé « Extensions relatives à la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution (essai du type 5) » :

« 3.3.1. La réception est accordée à différents types de véhicules à condition que le véhicule, le moteur ou le système de maîtrise de la pollution soit identique ou reste dans les tolérances indiquées :

3.3.1.1. Véhicule :

[...]

3.3.1.2. Moteur

[...]

3.3.1.3. Paramètres du système de maîtrise de la pollution :

a) Convertisseurs catalytiques et filtres à particules :

[...]

[...]

- c) EGR (recyclage des gaz d'échappement) :  
avec ou sans  
type (refroidi ou non, commande active ou passive, haute ou basse pression).

[...] »

### ***Le droit autrichien***

- 15 L'article 879, paragraphe 1, de l'Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (code civil général), dans sa version applicable à l'affaire au principal (ci-après l'« ABGB »), prévoit :

« Un contrat qui méconnaît une interdiction légale ou qui est contraire aux bonnes mœurs est nul. »

- 16 L'article 932, paragraphes 1 et 4, de l'ABGB dispose :

« (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 (rédhibition).

[...]

(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 rédhibition. [...] »

### **Le litige au principal et les questions préjudicielles**

- 17 Le 9 janvier 2011, GSMB Invest a conclu avec Auto Krainer un contrat de vente portant sur un véhicule automobile de la marque Volkswagen, modèle Caddy Maxi Comfortline 4 Motion TDI, équipé d'un moteur diesel de type EA 189 de génération Euro 5, et doté d'une cylindrée de 2 litres, disposant d'une vanne pour le recyclage des gaz d'échappement (ci-après la « vanne EGR »).
- 18 Le 27 décembre 2017, GSMB Invest a introduit un recours devant le Landesgericht Klagenfurt (tribunal régional de Klagenfurt, Autriche), qui est la juridiction de renvoi, en vue d'obtenir l'annulation de ce contrat de vente, sur le fondement de l'article 879, paragraphe 1, et de l'article 932, paragraphe 4, de l'ABGB, moyennant le versement d'une indemnité d'utilisation.
- 19 À l'appui de son recours, GSMB Invest soutient que, en achetant le véhicule en cause, elle avait cru acquérir un véhicule neuf respectueux de l'environnement et dont, notamment, les gaz d'échappement répondaient aux normes légales en vigueur. Or, à la suite de la mise à jour du logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur équipant ledit véhicule, réalisée par Volkswagen le 9 mai 2017, la purification des gaz d'échappement serait opérationnelle que 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 températures »). Cette fenêtre de températures constituerait un système de commutation illicite dès lors qu'aucune des dérogations, prévues à l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, ne permettrait de justi-

fier celle-ci. En particulier, une réduction de la purification des gaz d'échappement qu'entraînerait la fenêtre de températures ne servirait pas à protéger le moteur du véhicule en cause contre des dégâts directs.

- 20 Auto Krainer soutient qu'une telle fenêtre de températures est utilisée par l'ensemble des constructeurs de véhicules à moteur diesel de la catégorie Euro 5 et que le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne), l'autorité compétente en matière de réception par type en Allemagne, a jugé cette fenêtre de températures comme étant une mesure licite, en vertu du règlement n° 715/2007. En outre, lors du contrôle de la mise à jour du logiciel en cause, cette autorité aurait constaté que celle-ci n'avait aucune incidence négative sur la durabilité des dispositifs de réduction de la pollution.
- 21 La juridiction de renvoi estime qu'il résulte de l'article 3, point 10, et de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 que la fenêtre de températures est un dispositif d'invalidation illicite. En effet, dans la plupart des pays de l'Union européenne, en particulier en Allemagne et en Autriche, la température ambiante serait le plus souvent inférieure à 15 degrés Celsius tout au long de l'année et, compte tenu du relief de ces pays, les véhicules circuleraient très souvent au-dessus de 1 000 mètres d'altitude, de telle sorte que l'on peut raisonnablement attendre que de telles conditions de circulation se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normaux des véhicules, au sens de cet article 3, point 10.
- 22 Or, selon cette juridiction, la dérogation prévue à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 ne peut pas servir de fondement juridique à des dispositifs d'invalidation qui sont activés dans des conditions « normales » d'utilisation des véhicules.
- 23 Ladite juridiction ajoute que l'article 3, paragraphe 9, du règlement n° 692/2008 détermine le laps de temps durant lequel un fonctionnement efficace du moteur doit être atteint après un démarrage à froid. Aux termes de cette disposition, le dispositif de post-traitement de l'oxyde d'azote (NOx) doit atteindre une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficace dans les 400 secondes après un démarrage à froid à – 7 degrés Celsius. Les autorités de réception ne pourraient délivrer de réception CE par type lorsque les conditions énoncées à ladite disposition ne sont pas établies à suffisance. Il découlerait de cette charge de la preuve que le législateur de l'Union a clairement établi qu'une fenêtre de températures ne pouvait être justifiée si elle ne répondait pas à ces conditions.
- 24 La juridiction de renvoi relève, toutefois, que la Cour ne s'est pas encore prononcée sur les questions d'interprétation des dispositions du règlement n° 715/2007 que soulève le litige dont elle est saisie.
- 25 Dans ces conditions, le Landesgericht Klagenfurt (tribunal régional de Klagenfurt) a décidé de surseoir à statuer et de poser à la Cour les questions préjudicielles suivantes :
  - « 1) L'article 5, paragraphe 1, du [règlement n° 715/2007] doit-il être interprété en ce sens qu'un équipement d'un véhicule, tel que visé à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007, est illicite lorsque la [vanne EGR], c'est-à-dire un composant susceptible d'exercer un effet sur les émissions, est conçue de telle manière à ce que le taux de recyclage des gaz d'échappement, à savoir la quantité de gaz d'échappement redirigée dans le moteur[,] soit réglée de telle sorte que cette [vanne] assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement [dans la fenêtre de températures et] que, en dehors de cette fenêtre de températures, dans une marge de 10 degrés Celsius, et au-dessus de 1 000 mètres d'altitude,

dans un intervalle de 250 mètres, ce taux est réduit linéairement à 0, ce qui entraîne une augmentation des émissions [d'oxyde d'azote (NOx)] au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007 ?

- 2) L'expression "en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident" figurant à l'article 5, paragraphe 2, du [règlement n° 715/2007] doit-elle être interprétée en ce sens qu'un traitement des gaz d'échappement servant principalement à ménager des pièces telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules [d]iesel, ne répond pas aux dispositions dérogatoires ?
- 3) L'article 5, paragraphe 1, du [règlement n° 715/2007] doit-il être interprété en ce sens qu'un traitement des gaz d'échappement qui ne garantit le fonctionnement pleinement efficace des dispositifs de réduction des émissions que dans une plage de températures [dans la fenêtre de températures] [...] et n'est dès lors pas pleinement opérationnel en Europe, en particulier en Autriche, la plus grande partie de l'année ne répond pas aux conditions requises par l'article 5, paragraphe 1, [de ce règlement,] qui se "produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normale des véhicules" et constitue un dispositif illicite d'invalidation ? »

## Sur les questions préjudicielles

### *Sur les première et troisième questions*

- 26 À titre liminaire, il convient de rappeler que, conformément à une jurisprudence constante, dans le cadre de la procédure de coopération entre les juridictions nationales et la Cour instituée à l'article 267 TFUE, il appartient à celle-ci de donner au juge national une réponse utile qui lui permette de trancher le litige dont il est saisi. En conséquence, même si, sur le plan formel, la juridiction de renvoi a limité sa question à l'interprétation d'une disposition particulière du droit de l'Union, une telle circonstance ne fait pas obstacle à ce que la Cour lui fournisse tous les éléments d'interprétation de ce droit qui peuvent être utiles au jugement de l'affaire dont elle est saisie, que cette juridiction y ait fait référence ou non dans l'énoncé de ses questions. Il appartient, à cet égard, à la Cour d'extraire de l'ensemble des éléments fournis par la juridiction nationale, et notamment de la motivation de la décision de renvoi, les éléments dudit droit qui appellent une interprétation compte tenu de l'objet du litige au principal (arrêt du 15 juillet 2021, DocMorris, C-190/20, EU:C:2021:609, point 23 et jurisprudence citée).
- 27 En l'occurrence, les première et troisième questions, auxquelles il convient de répondre conjointement, font référence à l'article 5, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007. Cependant, il ressort de la demande de décision préjudicielle que la juridiction de renvoi cherche à déterminer si la fenêtre de températures constitue un « dispositif d'invalidation », au sens de l'article 3, point 10, de ce règlement, dont l'utilisation est en principe interdite conformément à l'article 5, paragraphe 2, dudit règlement.
- 28 Il y a lieu de relever que, dans ses observations écrites, Auto Krainer soutient que c'est de façon erronée que la juridiction de renvoi présente le fonctionnement du logiciel en cause. En effet, ce logiciel entraînerait une réduction du taux de recyclage des gaz d'échappement lorsque la température de l'air d'admission dans le moteur, et non la température ambiante, est inférieure à 15 degrés Celsius. Or, il serait constant, sur le plan technique, que cette température de l'air d'admission dans le moteur est, en moyenne, supérieure de 5 degrés Celsius à la température ambiante. Par conséquent, l'intégralité des gaz d'échappement serait recyclée tant que la

température ambiante est supérieure ou égale non pas à 15 degrés Celsius, mais à 10 degrés Celsius, c'est-à-dire dans la plage de la température ambiante annuelle moyenne en Allemagne, à savoir 10,4 degrés Celsius. En outre, cette juridiction omettrait d'indiquer que, lorsque la température ambiante est inférieure à 10 degrés Celsius, ce n'est que de façon progressive que le taux de recyclage des gaz d'échappement serait alors réduit linéairement à 0, et cela jusqu'à une température ambiante de – 5 degrés Celsius.

- 29 Néanmoins, il importe de rappeler que dans le cadre de la procédure visée à l'article 267 TFUE, fondée sur une nette séparation des fonctions entre les juridictions nationales et la Cour, le juge national est seul compétent pour constater et apprécier les faits du litige au principal ainsi que pour interpréter et appliquer le droit national (arrêt du 9 juillet 2020, Raiffeisen Bank et BRD Groupe Société Générale, C-698/18 et C-699/18, EU:C:2020:537, point 46).
- 30 Dans ces conditions, en vue de répondre utilement à la juridiction de renvoi, il convient de considérer que, par ses première et troisième questions, cette juridiction demande, en substance, si l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, lu en combinaison avec l'article 5, paragraphe 1, de ce règlement, doit être interprété en ce sens qu'un dispositif qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ledit règlement que dans la fenêtre de températures constitue un « dispositif d'invalidation », au sens de cet article 3, point 10.
- 31 L'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007 définit un « dispositif d'invalidation » 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 ».
- 32 La Cour a jugé qu'une telle définition du dispositif d'invalidation confère une large portée à la notion d'« élément de conception », qui recouvre tant les pièces mécaniques que les éléments électroniques qui pilotent l'activation de telles pièces, dès lors qu'ils agissent sur le fonctionnement du système de contrôle des émissions et en réduisent l'efficacité [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 64].
- 33 La Cour a également jugé que relèvent de la notion de « système de contrôle des émissions », au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, 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 EGR, réduisent les émissions en amont, à savoir lors de leur formation [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 90].
- 34 En l'occurrence, il ressort de la décision de renvoi que le véhicule en cause est équipé d'une vanne EGR et d'un logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur. Cette vanne est l'une des technologies utilisées par les constructeurs automobiles pour contrôler et réduire les émissions d'oxyde d'azote (NOx) générées par la combustion incomplète du carburant. L'efficacité de la dépollution est liée à l'ouverture de la vanne EGR, qui est commandée par le logiciel susvisé. En dehors de la fenêtre de températures établie par la mise à jour dudit logiciel et visée au point 19

du présent arrêt, le taux de recyclage des gaz d'échappement est réduit linéairement à 0, ce qui conduit à un dépassement des valeurs limites d'émission fixées pour l'oxyde d'azote (NOx) par le règlement n° 715/2007.

- 35 Ainsi, le logiciel en cause au principal, programmé selon la fenêtre de températures, détecte la température de l'air ainsi que l'altitude de circulation, « aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions », au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007.
- 36 Par conséquent, dès lors qu'il agit sur le fonctionnement du système de contrôle des émissions et en réduit l'efficacité, un tel logiciel constitue un « élément de conception », au sens de cette disposition [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 66].
- 37 Afin de déterminer si le logiciel en cause au principal constitue un dispositif d'invalidation, au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, il convient, encore, d'examiner si ce logiciel 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 ».
- 38 Le règlement n° 715/2007 ne définit pas la notion de « fonctionnement et [...] utilisation normaux des véhicules » et n'opère aucun renvoi au droit des États membres pour déterminer le sens et la portée de celle-ci.
- 39 Dès lors, cette notion constitue une notion de droit de l'Union devant trouver, dans toute l'Union, une interprétation autonome et uniforme, qui doit être recherchée en tenant compte non seulement des termes des dispositions dans lesquelles elle figure, mais également du contexte de ces dispositions et de l'objectif poursuivi par celles-ci (voir, par analogie, arrêt du 26 janvier 2021, Hessischer Rundfunk, C-422/19 et C-423/19, EU:C:2021:63, point 45).
- 40 Ainsi que cela ressort du libellé même de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, la notion de « fonctionnement et [...] utilisation normaux » d'un véhicule renvoie à l'utilisation de celui-ci dans des conditions de conduite normales, c'est-à-dire non pas uniquement, ainsi que le soutient, en substance, Auto Krainer dans ses observations écrites, à son utilisation dans les conditions prévues pour le test d'homologation, applicable à l'époque des faits du litige au principal, dénommé « *New European Driving Cycle* » (NEDC), effectué en laboratoire et consistant en la répétition de quatre cycles urbains, suivis d'un cycle extra-urbain. Cette notion renvoie ainsi à l'utilisation de ce véhicule dans des conditions de conduite réelles, telles qu'elles existent habituellement sur le territoire de l'Union [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, points 96 et 101]. En effet, les cycles de tests pour les émissions des véhicules lors de la procédure d'homologation ne sont pas fondés sur les conditions réelles de circulation [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 92].
- 41 Cette interprétation est confortée par le contexte dans lequel s'inscrit l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007. En effet, en vertu de l'article 4, paragraphe 2, de ce règlement, les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent notamment une limitation effective des émissions au tuyau arrière d'échappement tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. En outre, l'article 5,

paragraphe 1, dudit règlement prévoit que le constructeur doit équiper les véhicules de telle sorte que les composants qui agissent sur les émissions, tels que le logiciel en cause au principal, doivent permettre aux véhicules, en utilisation normale, de se conformer aux limites d'émission prévues par le même règlement et ses mesures d'exécution [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 97].

- 42 Or, ces dispositions ne laissent apparaître aucun élément permettant d'opérer une distinction entre le fonctionnement d'un dispositif tel que le logiciel en cause au principal lors de la phase de test d'homologation et lors de la conduite dans des conditions d'utilisation normales des véhicules. Au contraire, la mise en place d'un dispositif qui ne permettrait d'assurer le respect des valeurs limites d'émission prévues par le règlement n° 715/2007 que lors de la phase de test d'homologation, alors même que cette phase de test ne permet pas de reproduire des conditions d'utilisation normales d'un véhicule, irait à l'encontre de l'obligation d'assurer une limitation effective des émissions dans de telles conditions d'utilisation [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, points 97 et 98]. Il en va de même s'agissant de la mise en place d'un dispositif qui ne permettrait d'assurer ce respect que dans le cadre d'une fenêtre de températures qui, bien que couvrant les conditions dans lesquelles a lieu la phase de test d'homologation, ne correspond pas à des conditions de conduite normales, telles que définies au point 40 du présent arrêt.
- 43 L'interprétation figurant au point 40 du présent arrêt, selon laquelle la notion de « fonctionnement et [...] utilisation normale » d'un véhicule renvoie à son utilisation dans des conditions de conduite réelles, telles qu'elles existent habituellement sur le territoire de l'Union, est également corroborée par l'objectif poursuivi par le règlement n° 715/2007, qui consiste, ainsi que cela ressort des considérants 1 et 6 de celui-ci, à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et, plus spécifiquement, à réduire considérablement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) des véhicules à moteur diesel pour améliorer la qualité de l'air et respecter les valeurs limites en termes de pollution [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, points 67, 86 et 87].
- 44 S'agissant du point de savoir si un logiciel tel que celui en cause au principal réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions dans des conditions de conduite normales, il est constant que des températures ambiantes inférieures à 15 degrés Celsius, ainsi que la conduite sur des routes situées à une altitude supérieure à 1 000 mètres, présentent un caractère habituel sur le territoire de l'Union.
- 45 Il convient en outre de relever que le règlement n° 692/2008, applicable aux faits au principal, qui, en vertu de son article 1<sup>er</sup>, fixe les dispositions d'application des articles 4, 5 et 8 du règlement n° 715/2007, prévoit, à son article 3, paragraphe 9, deuxième alinéa, que les constructeurs communiquent à l'autorité compétente en matière de réception des données montrant que le dispositif de post-traitement de l'oxyde d'azote (NOx) de leurs véhicules atteint une température suffisamment élevée pour un fonctionnement efficace dans les 400 secondes après un démarrage à froid à -7 degrés Celsius. Selon cet article 3, paragraphe 9, cinquième alinéa, l'autorité compétente n'accorde pas la réception si les informations communiquées ne suffisent pas à démontrer que le dispositif de post-traitement atteint effectivement une température lui permettant de fonctionner de manière efficace durant un laps de temps déterminé. Cette dernière disposition confirme l'interprétation selon laquelle les valeurs limites d'émission prévues par le règlement n° 715/2007 doivent être respectées lorsque les températures sont nettement inférieures à 15 degrés Celsius.

- 46 Partant, il y a lieu de considérer qu'un logiciel, tel que celui en cause au principal, 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 », au sens de l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, et qu'il constitue donc un dispositif d'invalidation au sens de cette disposition.
- 47 Par conséquent, il y a lieu de répondre aux première et troisième questions que l'article 3, point 10, du règlement n° 715/2007, lu en combinaison avec l'article 5, paragraphe 1, de ce règlement, doit être interprété en ce sens qu'un dispositif qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ledit règlement que dans la fenêtre de températures constitue un « dispositif d'invalidation », au sens de cet article 3, point 10.

### *Sur la deuxième question*

- 48 Par sa deuxième question, la juridiction de renvoi demande, en substance, si l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 doit être interprété en ce sens qu'un dispositif d'invalidation, qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ce règlement que dans la fenêtre de températures, peut relever de l'exception à l'interdiction de l'utilisation de tels dispositifs, prévue à cette disposition, si ce dispositif contribue à ménager des pièces, telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel.
- 49 Aux termes de l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007, l'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Toutefois, cette interdiction connaît trois exceptions, dont celle figurant à cet article 5, paragraphe 2, sous a), à savoir 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 véhicule ».
- 50 En tant qu'elle énonce une exception à l'interdiction d'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions, cette disposition doit faire l'objet d'une interprétation stricte [voir, en ce sens, arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, points 111 et 112].
- 51 En ce qui concerne, tout d'abord, la notion de « moteur », ainsi que l'a relevé M. l'avocat général aux points 118 et 119 de ses conclusions, l'annexe I du règlement n° 692/2008 opère une différenciation explicite entre le moteur et le système de maîtrise de la pollution. En effet, les prescriptions relatives au « Moteur » sont énoncées au point 3.3.1.2 de cette annexe, tandis que celles relatives aux « Paramètres du système de maîtrise de la pollution » le sont au point 3.3.1.3 de ladite annexe. Ce dernier point, sous a) et c), inclut expressément les filtres à particules et le recyclage des gaz d'échappement. En outre, selon l'article 10, paragraphe 1, second alinéa, de ce règlement, pour les besoins de ce dernier, les filtres à particules sont considérés comme des dispositifs de maîtrise de la pollution.
- 52 Par conséquent, la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel constituent des composants distincts du moteur. En effet, la vanne EGR se situe à la sortie du moteur, après le collecteur d'échappement. Cette vanne permet, lors de son ouverture, de faire transiter les gaz d'échappement dans le collecteur d'admission afin de les faire brûler une seconde fois et de les faire refroidir grâce à un échangeur thermique, l'échangeur EGR. Le filtre à particules, qui se situe avant le tuyau d'échappement, permet, quant à lui, de filtrer l'air afin de retenir les particules fines polluantes.

- 53 En ce qui concerne, ensuite, les notions d'« accident » et de « dégâts », figurant à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007, la Cour a jugé que, pour pouvoir être justifié conformément à cette disposition, un dispositif d'invalidation qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions doit permettre de protéger le moteur contre des dommages soudains et exceptionnels [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 109].
- 54 L'encrassement et le vieillissement du moteur ne sauraient donc, en tout état de cause, être considérés comme un « accident » ou un « dégât », au sens de ladite disposition, dès lors que ces événements sont, en principe, prévisibles et inhérents au fonctionnement normal d'un véhicule [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 110].
- 55 Cette interprétation est corroborée par l'objectif visé par le règlement n° 715/2007, consistant, ainsi qu'il a été relevé au point 43 du présent arrêt, à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et à améliorer la qualité de l'air au sein de l'Union, ce qui implique de réduire effectivement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) tout au long de la vie normale des véhicules. En effet, l'interdiction visée à l'article 5, paragraphe 2, de ce règlement serait vidée de sa substance et privée de tout effet utile si les constructeurs étaient autorisés à équiper les véhicules automobiles de tels dispositifs d'invalidation dans le seul but de prémunir le moteur contre l'encrassement et le vieillissement [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 113].
- 56 Seuls les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur qui génèrent un danger concret lors de la conduite d'un véhicule sont dès lors de nature à justifier l'utilisation d'un dispositif d'invalidation, au titre de l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007.
- 57 L'interprétation du terme « dégât », donnée par la Cour dans l'arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel) (C-693/18, EU:C:2020:1040), n'est pas remise en cause par l'argument du gouvernement allemand et d'Auto Krainer selon lequel il résulte des versions de ce terme en langues anglaise (« *damage* ») et allemande (« *Beschädigung* ») que ledit terme ne couvre pas seulement des événements soudains et imprévisibles.
- 58 En effet, d'une part, ainsi que l'a relevé, en substance, M. l'avocat général au point 115 de ses conclusions, bien que, à la différence de la définition du même terme en langue française, les définitions de celui-ci en langues anglaise et allemande n'impliquent pas nécessairement qu'un dégât est dû à un événement « soudain », elles n'infirmes pas l'interprétation du terme « dégât » retenue par la Cour. D'autre part, il convient de rappeler que l'interprétation stricte retenue par la Cour est fondée sur les motifs rappelés aux points 50 et 55 du présent arrêt.
- 59 Cependant, le gouvernement allemand et Auto Krainer font valoir que le dispositif d'invalidation en cause est justifié dès lors que, en cas de températures trop basses ou trop élevées, des dépôts peuvent se former, lors du recyclage des gaz d'échappement, et entraîner ainsi un mauvais positionnement de la vanne EGR, à savoir, par exemple, une vanne qui ne s'ouvre plus ou qui ne se referme plus correctement, voire un blocage complet de cette vanne. Or, une vanne EGR endommagée ou mal positionnée pourrait occasionner des dégâts au moteur lui-même et conduire, notamment, à des pertes de puissance du véhicule. En outre, il serait impossible de prévoir et de calculer à quel moment le seuil de défaillance de la vanne EGR serait atteint, ce seuil pouvant être dépassé de manière soudaine et imprévisible, même si un entretien régulier de cette vanne était effectué. Des pertes de puissance du véhicule, survenant de manière soudaine et

imprévisible, affecteraient le fonctionnement en toute sécurité du véhicule, en augmentant par exemple considérablement le risque d'accident grave de la circulation lors d'une manœuvre de dépassement.

- 60 De plus, Auto Krainer soutient que l'encrassement de composants du système de recyclage des gaz d'échappement, en provoquant un dysfonctionnement de la vanne EGR pouvant aller jusqu'au blocage de celle-ci, est susceptible d'entraîner la combustion du filtre à particules et l'incendie du moteur, voire, à sa suite, l'incendie du véhicule tout entier, ce qui compromettrait le fonctionnement en toute sécurité du véhicule.
- 61 À cet égard, il convient de relever qu'il ressort du libellé même de l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 que, pour relever de l'exception prévue à cette disposition, le besoin d'un dispositif d'invalidation doit se justifier non seulement en termes de protection du moteur contre des dégâts ou un accident, mais aussi pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule. En effet, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 106 de ses conclusions, compte tenu de l'emploi, à ladite disposition, de la conjonction « et », celle-ci doit être interprétée en ce sens que les conditions qu'elle prévoit sont cumulatives.
- 62 Partant, et compte tenu, ainsi qu'il a été souligné au point 50 du présent arrêt, de l'interprétation stricte que doit recevoir cette exception un dispositif d'invalidation tel que celui en cause au principal ne peut être justifié au titre de ladite exception que pour autant qu'il soit établi que ce dispositif répond strictement au besoin d'éviter les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur, occasionnés par un dysfonctionnement d'un composant du système de recyclage des gaz d'échappement, d'une gravité telle qu'ils génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule équipé dudit dispositif. Ainsi que l'a souligné M. l'avocat général au point 126 des conclusions, néanmoins, une telle vérification relève, dans le litige au principal, de l'appréciation des faits incombant à la seule juridiction de renvoi.
- 63 En outre, s'il est vrai que l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 n'impose pas formellement d'autres conditions aux fins de l'application de l'exception prévue à cette disposition, il n'en demeure pas moins 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 du 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.
- 64 Compte tenu de l'interprétation stricte qu'il convient de donner à cet article 5, paragraphe 2, sous a), un tel dispositif d'invalidation ne saurait, dès lors, être justifié au titre de cette disposition.
- 65 Admettre qu'un dispositif d'invalidation tel que celui décrit au point 63 du présent arrêt puisse relever de l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 aboutirait à rendre cette exception applicable durant la majeure partie de l'année dans les conditions réelles de conduite prévalant sur le territoire de l'Union, de sorte que le principe de l'interdiction de tels dispositifs d'invalidation, établi à cet article 5, paragraphe 2, pourrait, en pratique, être moins souvent appliqué que ladite exception.

- 66 Par ailleurs, Auto Krainer et le gouvernement allemand font valoir que 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 véhicule, au sens de l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007. Or, il ne serait pas contesté que l'utilisation d'un système EGR fonctionnant selon une fenêtre de températures, dans une mesure différente selon la date d'homologation, correspond à l'état de la technique. En outre, l'interprétation du terme « besoin », figurant à cette disposition, devrait tenir compte de la nécessité de mettre en balance les intérêts en matière d'environnement avec les intérêts économiques des constructeurs.
- 67 À cet égard, il y a lieu de souligner, ainsi que l'a relevé M. l'avocat général au point 129 de ses conclusions, d'une part, qu'il ressort du considérant 7 du règlement n° 715/2007 que lorsque le législateur de l'Union a déterminé les valeurs limites d'émission de polluants, il a pris en compte les intérêts économiques des constructeurs et, notamment, les coûts imposés aux entreprises par la nécessité de respecter ces valeurs. Il incombe ainsi aux constructeurs de s'adapter et d'appliquer des dispositifs techniques propres à respecter lesdites valeurs, ce règlement n'imposant nullement le recours à une technologie particulière.
- 68 D'autre part, ainsi qu'il a été indiqué au point 55 du présent arrêt, l'objectif visé par le règlement n° 715/2007, consistant à garantir un niveau élevé de protection de l'environnement et à améliorer la qualité de l'air au sein de l'Union, implique de réduire effectivement les émissions d'oxyde d'azote (NOx) tout au long de la vie normale des véhicules [arrêt du 17 décembre 2020, CLCV e.a. (Dispositif d'invalidation sur moteur diesel), C-693/18, EU:C:2020:1040, point 113]. Or, autoriser un dispositif d'invalidation au titre de l'article 5, paragraphe 2, sous a), de ce règlement au seul motif que, par exemple, 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 cet objectif.
- 69 Dans ces circonstances, et compte tenu du fait que cette disposition doit, ainsi que cela a été rappelé aux points 50 et 62 du présent arrêt, faire l'objet d'une interprétation stricte, il y a lieu de considérer que le « besoin » d'un dispositif d'invalidation, au sens de ladite disposition, existe uniquement lorsque, au moment de la réception CE par type de ce dispositif ou du véhicule qui en est équipé, aucune autre solution technique ne permet d'éviter des risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur qui génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule.
- 70 Par conséquent, il y a lieu de répondre à la deuxième question que l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 doit être interprété en ce sens qu'un dispositif d'invalidation, qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ce règlement que dans la fenêtre de températures, ne peut relever de l'exception à l'interdiction de l'utilisation de tels dispositifs, prévue à cette disposition, du seul fait que ce dispositif contribue à ménager des pièces, telles que la vanne EGR, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel, à moins qu'il soit établi que ledit dispositif répond strictement au besoin d'éviter les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur, occasionnés par un dysfonctionnement de l'une de ces pièces, d'une gravité telle qu'ils génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule équipé du même dispositif. Ne saurait en tout état de cause relever de l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007, 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 du véhicule soit assuré.

## Sur les dépens

- 71 La procédure revêtant, à l'égard des parties au principal, le caractère d'un incident soulevé devant la juridiction de renvoi, il appartient à celle-ci de statuer sur les dépens. Les frais exposés pour soumettre des observations à la Cour, autres que ceux desdites parties, ne peuvent faire l'objet d'un remboursement.

Par ces motifs, la Cour (grande chambre) dit pour droit :

- 1) **L'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 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, lu en combinaison avec l'article 5, paragraphe 1, de ce règlement, doit être interprété en ce sens qu'un dispositif qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ledit règlement que lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius et que l'altitude de circulation est inférieure à 1 000 mètres constitue un « dispositif d'invalidation », au sens de cet article 3, point 10.**
- 2) **L'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007 doit être interprété en ce sens qu'un dispositif d'invalidation, qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émission prévues par ce règlement que lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33 degrés Celsius et que l'altitude de circulation est inférieure à 1 000 mètres, ne peut relever de l'exception à l'interdiction de l'utilisation de tels dispositifs, prévue à cette disposition, du seul fait que ce dispositif contribue à ménager des pièces, telles que la vanne pour le recyclage des gaz d'échappement, l'échangeur EGR et le filtre à particules diesel, à moins qu'il soit établi que ledit dispositif répond strictement au besoin d'éviter les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur, occasionnés par un dysfonctionnement de l'une de ces pièces, d'une gravité telle qu'ils génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule équipé du même dispositif. Ne saurait en tout état de cause relever de l'exception prévue à l'article 5, paragraphe 2, sous a), du règlement n° 715/2007, 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 du véhicule soit assuré.**

Signatures