- 4) L'article 3, paragraphe 1, de la directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs doit-il être interprété en ce sens qu'une clause contractuelle prévoyant que le montant de la marge appliquée par la banque correspond à la moyenne arithmétique des marges appliquées par quelques autres banques commerciales, nommément désignées, est contraire à l'exigence de bonne foi et entraîne un déséquilibre significatif entre les droits et obligations des parties découlant du contrat, au détriment du consommateur?
- 5) L'article 6, paragraphe 1 et l'article 7, paragraphe 1, de la directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs ainsi que le principe d'effectivité doivent-ils être interprétés en ce sens qu'ils s'opposent à une interprétation juridictionnelle de la législation nationale selon laquelle le juge national peut considérer que seul l'élément abusif de la clause du contrat [modifiant le cours moyen du Narodowy Bank Polski (Banque nationale de Pologne) en y appliquant une marge], qui ne constitue pas une obligation contractuelle distincte, ne lie pas le consommateur, le reste de la clause contractuelle demeurant applicable à son égard?
- 6) L'article 6, paragraphe 1, de la directive 93/13/CEE du Conseil, du 5 avril 1993, concernant les clauses abusives dans les contrats conclus avec les consommateurs doit-il être interprété en ce sens que l'obligation d'informer le consommateur sur les conséquences juridiques qu'est susceptible d'entraîner l'annulation du contrat, incombant au juge national, ne couvre que l'action en restitution découlant de la nullité du contrat ou toutes les conséquences juridiques hypothétiques (mêmes incertaines, discutables ou peu probables) susceptibles de découler de la nullité du contrat?

(¹) JO 1993, L 95, p. 29.

Demande de décision préjudicielle présentée par le Landgericht Duisburg (Allemagne) le 17 mai 2023 — YV/Mercedes-Benz Group AG

(Affaire C-308/23)

(2023/C 296/21)

Langue de procédure: l'allemand

Jurisdiction de renvoi

Landgericht Duisburg (tribunal régional de Duisbourg)

Parties dans la procédure au principal

Partie demanderesse: YV

Partie défenderesse: Mercedes-Benz Group AG

Questions préjudicielles

1. Un élément de construction d'un véhicule qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur (tours par minute), le rapport de boîte de vitesses engagé, la dépression dans le collecteur d'admission ou d'autres paramètres afin de modifier, en fonction du résultat de cette détection, les paramètres du processus de combustion dans le moteur, peut-il réduire l'efficacité du système de contrôle des émissions, même au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 (¹) du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, et, par conséquent, constituer un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, de ce règlement, lorsque la modification des paramètres du processus de combustion en fonction du résultat de la détection faite par l'élément de construction, d'une part, augmente les émissions d'une substance nocive déterminée, par exemple l'oxyde d'azote, mais, d'autre part, réduit simultanément les émissions d'une ou de plusieurs autres substances nocives, par exemple les particules, les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et/ou le dioxyde de carbone?
2. En cas de réponse affirmative à la question 1: dans quelles conditions l'élément de construction constitue-t-il, dans un tel cas, un dispositif d'invalidation?

3. Une commutation ou une commande dans un véhicule qui, en modifiant de son côté les paramètres du processus de combustion, augmente certes d'une part les émissions d'une certaine substance nocive, par exemple les oxydes d'azote, mais, d'autre part, réduit en même temps les émissions d'une ou de plusieurs autres substances nocives, par exemple les particules, les hydrocarbures, le monoxyde de carbone et/ou le dioxyde de carbone, peut-elle être illicite, au regard du droit européen, à d'autres titres que celui de l'existence d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007?
4. Si la question 3 appelle une réponse affirmative: dans quelles conditions est-ce le cas?
5. Si la question 1 appelle une réponse affirmative: l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, autorise-t-il un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, de ce règlement même s'il n'est pas nécessaire à la protection du moteur contre des dégâts ou un accident, mais qu'il est néanmoins nécessaire pour garantir le fonctionnement en toute sécurité du véhicule?
6. Si la question 1 appelle une réponse affirmative: des règles de droit interne qui imposent intégralement à l'acheteur d'un véhicule à moteur de prouver l'existence d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, et de surcroît aussi l'absence de circonstances justifiant exceptionnellement, au titre de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, un dispositif d'invalidation qui devrait être constaté, sans que le constructeur du véhicule ne doive apporter d'informations à cet égard dans l'instruction de l'affaire, enfreignent-elles l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46/CE⁽²⁾ du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, visés dans l'arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2023 (C-100/21), en ce qu'il découle de ces dernières dispositions que l'acheteur d'un véhicule à moteur doit bénéficier d'un droit à indemnisation à charge du constructeur au cas où il est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit (voir les points 91 et 93 de l'arrêt précité)?
7. Si la question 6 appelle une réponse affirmative: quelle est la répartition de la charge de la preuve prévue par le droit européen dans le litige opposant l'acheteur d'un véhicule à son constructeur au sujet d'une demande d'indemnisation du premier à l'encontre du second, à l'égard de l'existence d'un dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, et à l'égard de l'existence de circonstances justifiant exceptionnellement celui-ci au titre de l'article 5, paragraphe 2, deuxième phrase, sous a), du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007? Chacune des parties bénéficie-t-elle d'allègements de la charge de la preuve et, si tel est le cas, desquels, ou leur appartient-il de prendre des initiatives et, si tel est le cas, lesquelles? S'il leur appartient de prendre des initiatives: quelles conséquences à leur carence?
8. Si la question 3 appelle une réponse affirmative: des règles de droit interne qui imposent intégralement à l'acheteur d'un véhicule à moteur de prouver l'existence d'une commutation ou d'une commande qui, certes, sans être qualifiée de dispositif d'invalidation au sens de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, n'en demeure pas moins illicite pour d'autres raisons sans que le constructeur du véhicule ne doive apporter d'informations à cet égard dans l'instruction de l'affaire, sont-elles contraires à l'article 18, paragraphe 1, à l'article 26, paragraphe 1, et à l'article 46 de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil, du 5 septembre 2007, visés dans l'arrêt de la Cour de justice du 21 mars 2023 (C-100/21), en ce qu'il découle de ces dernières dispositions que l'acheteur d'un véhicule à moteur doit bénéficier d'un droit à indemnisation à charge du constructeur au cas où il est équipé d'une commutation ou d'une commande illicite (voir les points 91 et 93 de l'arrêt précité)?
9. Si la question 8 appelle une réponse affirmative: quelle est la répartition de la charge de la preuve prévue par le droit européen dans le litige opposant l'acheteur d'un véhicule à son constructeur au sujet d'une demande d'indemnisation du premier à l'encontre du second, à l'égard de l'existence d'une commutation ou d'une commande du type visé dans la question 8? Chacune des parties bénéficie-t-elle d'allègements de la charge de la preuve et, si tel est le cas, desquels, ou leur appartient-il de prendre des initiatives et, si tel est le cas, lesquelles? S'il leur appartient de prendre des initiatives: quelles conséquences à leur carence?

(¹) 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 L 171, p. 1).

(²) 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 L 263, p. 1).