- 2) Les dispositions combinées de l'article 56 TFUE, de l'article 8, paragraphe 5, de la directive 2011/24/UE ⁽²⁾ du Parlement européen et du Conseil, du 9 mars 2011, relative à l'application des droits des patients en matière de soins de santé transfrontaliers et de l'article 21, paragraphe 1, de la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne doivent-elles être interprétées en ce sens qu'un État membre peut refuser l'autorisation mentionnée à l'article 8, paragraphe 1, de ladite directive lorsque, dans l'État d'affiliation de la personne, un traitement hospitalier dont l'efficacité médicale ne soulève aucun doute est disponible, mais que le mode de traitement utilisé n'est pas conforme aux convictions religieuses de la personne ?

⁽¹⁾ JO 2004, L 166, p. 1.

⁽²⁾ JO 2011, L 88, p. 45.

**Demande de décision préjudicielle présentée par le Handelsgericht Wien (Autriche) le 21 mars 2019 —
GB/Decker KFZ-Handels u. –Reparatur GmbH et Volkswagen AG**

(Affaire C-244/19)

(2019/C 182/29)

Langue de procédure: l'allemand

Jurisdiction de renvoi

Handelsgericht Wien

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: GB

Partie défenderesse: Decker KFZ-Handels u. –Reparatur GmbH, Volkswagen AG

Questions préjudicielles

- 1) L'article 5, paragraphe 1, 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 ⁽¹⁾ doit-il être interprété en ce sens qu'un équipement d'un véhicule, tel que visé à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement n° 715/2007, est illicite lorsque la soupape de recyclage des gaz d'échappement, 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 quotité de gaz d'échappement redirigée dans le moteur soit réglée de telle sorte que cette soupape assure un mode de fonctionnement faiblement polluant uniquement entre 15 et 33 degrés Celsius et seulement à une altitude inférieure à 1000 m et que, en dehors de cette fenêtre de températures, dans une marge de 10 degrés Celsius, et au-dessus de 1000 m d'altitude, dans un intervalle de 250 m, ce taux bascule automatiquement sur 0, ce qui entraîne une augmentation des émissions de NOx au-dessus des valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007 ?
- 2) Le point de savoir si l'équipement du véhicule mentionné dans la question 1 est nécessaire pour protéger le moteur contre des dégâts a-t-il une incidence sur l'appréciation de la question 1 ?
- 3) Le point de savoir si la pièce du moteur à protéger contre des dégâts est la soupape de recyclage des gaz d'échappement a-t-il, en outre, une incidence sur l'appréciation de la question 2 ?

- 4) Le point de savoir si l'équipement du véhicule mentionné dans la question 1 a été installé dès la fabrication du véhicule ou si le paramétrage de la soupape de recyclage des gaz d'échappement, décrit dans la question 1, doit être réalisé sur le véhicule en tant que réparation, au sens de l'article 3, paragraphe 2, de la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation ^(?), a-t-il une incidence sur l'appréciation de la question 1 ?
- 5) L'article 3, paragraphe 6, de la directive 1999/44/CE du Parlement européen et du Conseil, du 25 mai 1999, sur certains aspects de la vente et des garanties des biens de consommation doit-il être interprété en ce sens qu'il ne s'agit pas d'un défaut de conformité mineur lorsqu'un contrat portant sur un véhicule conforme aux exigences légales (prévues par le droit de l'Union) a été conclu et que le système de commutation a été installé sur le véhicule, c'est-à-dire un dispositif prévoyant que, lorsque l'on met en marche le véhicule, celui-ci se trouve en mode 1 et lorsque le logiciel reconnaît la situation d'essai, à savoir le fonctionnement du véhicule dans le cadre du NEDC, le véhicule reste en mode 1 (NEDC), mais lorsque le véhicule se déplace en dehors des tolérances du NEDC (écarts par rapport au profil de vitesse de +/- 2 km/h ou de +/- 1 s), le véhicule passe en mode 0 (route) dans lequel la soupape de recyclage des gaz d'échappement est réglée de telle sorte que les valeurs limites fixées par le règlement n° 715/2007 ne peuvent pas être respectées, sachant que ce régime intervient si rapidement que le véhicule fonctionne, en définitive, presque exclusivement en mode 0 ?

(¹) JO 2007, L 171, p. 1.

(²) JO 1999, L 171, p. 12.

Demande de décision préjudicielle présentée par le Conseil d'État (Belgique) le 25 mars 2019 — B. O. L./État belge

(Affaire C-250/19)

(2019/C 182/30)

Langue de procédure: le français

Juridiction de renvoi

Conseil d'État

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: B. O. L.

Partie défenderesse: État belge

Questions préjudicielles

- 1) Pour garantir l'effectivité du droit de l'Union européenne et ne pas rendre impossible le bénéfice du droit au regroupement familial qui, selon la requérante, lui est conféré par l'article 4 de la directive 2003/86/CE du Conseil du 22 septembre 2003 relative au droit au regroupement familial ⁽¹⁾, cette disposition doit-elle être interprétée comme impliquant que l'enfant du regroupant peut bénéficier du droit au regroupement familial lorsqu'il devient majeur durant la procédure juridictionnelle contre la décision qui lui refuse ce droit et qui a été prise alors qu'il était encore mineur ?