

2. L'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 vise-t-il à protéger également le client final et notamment – en cas de revente sur le marché de l'occasion – l'acquéreur subséquent du véhicule, y compris en ce qui concerne sa liberté économique et son patrimoine ? L'acquisition d'un véhicule d'occasion qui est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit fait-elle partie des risques que l'adoption de ces normes visait à prévenir ?
3. Convient-il d'interpréter les articles 6 et 27 de l'EG-FGV ainsi que l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46 et l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 en ce sens que, en cas d'infraction à ces dispositions, il n'y a pas lieu de déduire des dommages et intérêts venant en réparation du préjudice subi par le client final le montant, intégral ou partiel (le cas échéant: de quelle manière et à quelle proportion ?), d'une indemnité de jouissance au titre de l'utilisation effective du véhicule, lorsque, en raison de cette infraction, le client peut exiger et exige la résolution ou l'annulation du contrat de vente du véhicule ? Le fait que, outre d'avoir contrevenu à son obligation ou à cette interdiction, le constructeur a trompé les autorités compétentes en matière de réception et les clients finals sur le point de savoir si toutes les conditions de réception étaient satisfaites et le véhicule pouvait être utilisé, sans restriction, dans la circulation sur route et que ces contravention et tromperie ont eu lieu en vue de réduire les coûts et maximiser les profits par un important volume des ventes, tout en s'assurant un avantage concurrentiel au détriment des clients qui ne se doutaient de rien, a-t-il une incidence sur l'interprétation ?

(¹) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement sur la réception CE des véhicules) du 3 février 2011 (BGBl. I, p. 126), telle que modifiée par l'article 7 du règlement du 23 mars 2017 (BGBl. I, p. 522).

(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 2007, L 263, p. 1).

(³) 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).

Demande de décision préjudicielle présentée par le Landgericht Gera (Allemagne) le 4 novembre 2019 – ER/Volkswagen AG

(Affaire C-809/19)

(2020/C 45/20)

Langue de procédure: l'allemand

Juridiction de renvoi

Landgericht Gera

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: ER

Partie défenderesse: Volkswagen AG

Questions préjudicielles

1. Convient-il d'interpréter l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV (¹) ainsi que l'article 18, paragraphe 1, et l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46/CE (²) en ce sens que le constructeur contrevient à l'obligation de délivrer un certificat valide que lui impose l'article 6, paragraphe 1, de l'EG-FGV (ou à l'obligation de délivrer un certificat de conformité en vertu de l'article 18, paragraphe 1, de la directive 2007/46) lorsqu'il a équipé le véhicule d'un dispositif d'invalidation interdit au sens de l'article 5, paragraphe 2, et de l'article 3, point 10, du règlement (CE) n° 715/2007 (³) et que la mise sur le marché de ce véhicule contrevient à l'interdiction de mettre sur le marché un véhicule non accompagné d'un certificat de conformité valide énoncée à l'article 27, paragraphe 1, de l'EG-FGV (ou à l'interdiction de vendre un véhicule non accompagné d'un certificat de conformité en cours de validité énoncée à l'article 26, paragraphe 1, de la directive 2007/46) ?

Dans l'affirmative:

- 1 a. Les articles 6 et 27 de l'EG-FGV, ainsi que l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46 visent-ils à protéger notamment aussi le client final, y compris en ce qui concerne sa liberté économique et son patrimoine ? L'acquisition, par un client final, d'un véhicule qui a été mis sur le marché sans certificat de conformité valide fait-elle partie des risques que l'adoption de ces normes visait à prévenir ?

2. L'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 vise-t-il à protéger notamment aussi le client final, y compris en ce qui concerne sa liberté économique et son patrimoine? L'acquisition, par un client final, d'un véhicule qui est équipé d'un dispositif d'invalidation interdit fait-elle partie des risques que l'adoption de ces normes visait à prévenir?
3. Convient-il d'interpréter les articles 6 et 27 de l'EG-FGV ainsi que l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1, et l'article 46 de la directive 2007/46 et l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 en ce sens que, en cas d'infraction à ces dispositions, il n'y a pas lieu de déduire des dommages et intérêts venant en réparation du préjudice subi par le client final le montant, intégral ou partiel (le cas échéant: de quelle manière et à quelle proportion?), d'une indemnité de jouissance au titre de l'utilisation effective du véhicule, lorsque, en raison de cette infraction, le client peut exiger et exige la résolution ou l'annulation du contrat de vente du véhicule? Le fait que, outre d'avoir contrevenu à son obligation ou à cette interdiction, le constructeur a trompé les autorités compétentes en matière de réception et les clients finals sur le point de savoir si toutes les conditions de réception étaient satisfaites et le véhicule pouvait être utilisé, sans restriction, dans la circulation sur route et que ces contravention et tromperie ont eu lieu en vue de réduire les coûts et maximiser les profits par un important volume des ventes, tout en s'assurant un avantage concurrentiel au détriment des clients qui ne se doutaient de rien, a-t-il une incidence sur l'interprétation?

(¹) EG-Fahrzeuggenehmigungsverordnung (règlement sur la réception CE des véhicules) du 3 février 2011 (BGBl. I, p. 126), telle que modifiée par article 7 du règlement du 23 mars 2017 (BGBl. I, p. 522).

(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 2007, L 263, p. 1).

(³) 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).

**Demande de décision préjudicielle présentée par l'Amtsgericht Hamburg (Allemagne) le 5 novembre 2019 –
QF/Germanwings GmbH**

(Affaire C-816/19)

(2020/C 45/21)

Langue de procédure: l'allemand

Juridiction de renvoi

Amtsgericht Hamburg

Parties dans la procédure au principal

Partie requérante: QF

Partie défenderesse: Germanwings GmbH

Questions préjudicielles

Pour une compagnie aérienne qui assure un vol, la grève de son propre personnel organisée par des syndicats constitue-t-elle une «circonstance extraordinaire» au sens de l'article 5, paragraphe 3, du règlement (CE) n° 261/2004 (¹) ?

(¹) Règlement (CE) n° 261/2004 du Parlement européen et du Conseil du 11 février 2004 établissant des règles communes en matière d'indemnisation et d'assistance des passagers en cas de refus d'embarquement et d'annulation ou de retard important d'un vol, et abrogeant le règlement (CEE) n° 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1)