REPUBLIQUE ET CANTON DE GENEVE

POST TENEBRAS LUX

POUVOIR JUDICIAIRE

C/21600/2016 **ACJC/888/2023**

ARRÊT

DE LA COUR DE JUSTICE

Chambre civile

DU MARDI 27 JUIN 2023

Entre

A_____ SA, soit pour elle sa succursale, sise _____, appelante d'un jugement rendu par la 19ème Chambre du Tribunal de première instance de ce canton le 21 octobre 2021, comparant par Me Jean-Franklin WOODTLI et Me Gérard BRUTSCH, avocats, rue Prévost-Martin 5, case postale 60, 1211 Genève 4, en l'Étude desquels elle fait élection de domicile,

et

Monsieur B_____, domicilié _____, intimé, comparant par Me Jacques ROULET, avocat, Roulet Avocats, Rond-Point de Plainpalais 2, 1205 Genève, en l'Étude duquel il fait élection de domicile.

Le présent arrêt est communiqué aux parties par plis recommandés du 11 juillet 2023.

EN FAIT

A. Par jugement JTPI/13464/2021 du 21 octobre 2021, reçu par les parties le 26 octobre 2021, le Tribunal de première instance, "*statuant par voie de procédure ordinaire*" (recte : simplifiée, comme cela ressort de la partie en droit dudit jugement), a, préalablement, déclaré irrecevables les écritures et pièces déposées par A_____ SA les 5 décembre 2019 et 3 novembre 2020 (chiffre 1 du dispositif), admis les écritures et pièces déposées par B_____ les 2 mars et 17 avril 2020 (ch. 2) et rejeté la requête de contre-expertise formée par A_____ SA (ch. 3).

Principalement, le Tribunal a condamné A_____ SA à verser à B_____ 36'800 fr. avec intérêts à 3,25% l'an dès le 15 avril 2013, sous déduction de 24'338 fr. 40 avec intérêts à 3,25% l'an dès le 15 avril 2013 (ch. 4) et condamné B_____ à restituer à A_____ SA le véhicule C_____/1_____ [marque, modèle] dont le châssis porte le numéro 2_____ (ch. 5).

Il a ensuite statué sur les frais, en arrêtant les frais judiciaires à 19'723 fr. 95, qu'il a partiellement compensés avec l'avance fournie par les parties, en les mettant à la charge de A_____ SA, en condamnant la précitée à verser 17'430 fr. à B_____ et 463 fr. 95 aux Services financiers du Pouvoir judiciaire (ch. 6) ainsi qu'en condamnant A_____ SA à verser 5'100 fr. à B_____ à titre de dépens (ch. 7).

Pour le surplus, le Tribunal a débouté les parties de toutes autres conclusions (ch. 8).

B. **a.** Par acte expédié le 24 novembre 2021 au greffe de la Cour de justice, A_____ SA a formé appel contre ce jugement, dont elle a sollicité l'annulation.

Préalablement, elle a conclu à ce que la Cour déclare recevable et admette en conséquence les écritures et pièces déposées par elle le 5 décembre 2019 ainsi que sa requête de contre-expertise.

Principalement, elle a conclu, sous suite de dépens, à ce que la Cour déboute B_____ de toutes ses conclusions.

b. Par réponse du 18 février 2022, B_____ a conclu, sous suite de frais judiciaires et dépens, au rejet de l'appel formé par A_____ SA et à la confirmation du jugement entrepris.

Il a produit des pièces nouvelles, soit un courrier du Ministère public de la Confédération daté du 27 janvier 2022 (pièce 73) et sa traduction libre (pièce 74), une décision ("*Bussgeldbescheid*") rendue par le Ministère public de U_____ [Allemagne] ("*Staatsanwaltschaft U_____*") le 13 juin 2018 (pièce 75) ainsi

qu'une traduction libre de certains extraits (pièce 76) et allégué des faits nouveaux en lien avec ces pièces.

c. Les parties ont répliqué et dupliqué, persistant dans leurs conclusions respectives.

d. Elles ont été informées par avis du 28 avril 2022 que la cause était gardée à juger.

e. Par ordonnance ACJC/154/2023 du 2 février 2023, la Cour a fixé un délai au 27 février 2023, reporté au 20 mars 2023, à A_____ SA pour se déterminer sur sa qualité de partie et sa légitimation active (cf. *infra* attendu C.a).

Par déterminations du 20 mars 2023, elle a conclu à ce qu'il soit constaté qu'elle a de droit la qualité de partie à la présente procédure.

B_____ s'en est rapporté à justice sur cet objet dans ses déterminations du 1er mai 2023.

C. Les faits pertinents suivants résultent du dossier :

a. A_____ SA est une société suisse, fondée en 1945, sise à D_____, dans le canton de Zoug, ayant notamment pour but le commerce et l'importation d'automobiles, _____. Cette société a été inscrite au Registre du commerce du canton de Zoug sous le numéro d'identité CHE 3_____.

Elle disposait de plusieurs succursales en Suisse inscrites au Registre du commerce, dont une à Genève.

Le _____ 2018, A_____ SA a changé de raison sociale pour devenir A_____ IMPORT SA.

La succursale genevoise a également changé de raison sociale, puis a été radiée selon publications FOSC des _____ et _____ 2018.

Une autre société, dont la raison sociale est également A_____ SA, a été inscrite au Registre du commerce du canton de Zoug le _____ 2017, avec n° d'identité CHE 4_____, après le changement de raison sociale de A_____ SA, n° d'identité CHE 3_____ en A_____ IMPORT SA. Cette nouvelle société a également inscrit une succursale à Genève. L'adresse de la nouvelle société et de sa succursale genevoise sont similaires à celles de l'ancienne société A_____ SA, devenue A_____ IMPORT SA, et de sa succursale genevoise.

Selon les extraits du Registre du commerce de ces deux sociétés, lors de l'augmentation ordinaire du capital de A_____ SA (CHE 4_____) du _____ 2018, cette dernière a repris une partie des actifs et des passifs de

A_____ IMPORT SA (CHE 3_____), à savoir les activités automobiles pour les clients finaux (activités de détail), "*conformément au contrat du _____ 2018 et le bilan de reprise au 1er janvier 2018*", selon lequel les actifs repris s'élevaient à 712'502'303 fr. et les passifs repris à 547'355'803 fr., pour lesquels 399'000 actions nominatives à 100 fr. ont été émises.

Il n'est pas contesté entre les parties que la relation litigieuse fait partie de celles transférées en 2018, soit en cours de procédure, par A_____ SA, devenue A_____ IMPORT AG, inscrite sous n° CHE 3_____, à A_____ SA, inscrite sous n° CHE 4_____.

A_____ SA sera désignée ci-après comme A_____ SA, qu'il s'agisse de l'ancienne société cédante ou de la nouvelle société reprenante.

b. Par contrat de vente conclu le 15 avril 2013 avec A_____ SA à Genève, B_____ a acheté un véhicule monospace C_____/1_____ 7_____ Technology 1,6 l TDI, équipé d'un moteur diesel de type 5_____, au prix de 36'800 fr.

Ce véhicule lui a été remis le 30 avril 2013.

Selon l'art. 7.4 des conditions générales annexées au contrat, "*si un défaut grave ne peut être éliminé malgré plusieurs réparations, l'acheteur est en droit d'exiger une réduction du prix de vente ou la résiliation du contrat. En aucun cas, l'acheteur n'a droit à un remplacement. En cas de résiliation du contrat, l'acheteur dédommage le vendeur pour les km parcourus à hauteur de _____ct par kilomètre parcouru et le vendeur rembourse à l'acheteur les intérêts sur le montant du prix de vente éventuellement déjà versé (taux d'intérêt : 1 % au-dessus du taux pour les hypothèques à taux variable de* [la banque] V_____)".

Le contrat prévoit, à son art. 13, la compétence exclusive des tribunaux du siège ou du domicile du vendeur pour tout litige issu du contrat.

b.a B_____, marié et père de quatre enfants, a déclaré au Tribunal qu'il souhaitait acheter un véhicule six places avec un gabarit citadin pour pouvoir circuler aisément en ville. Il cherchait plutôt un modèle à essence car il n'était pas attiré par les véhicules à diesel mais le concessionnaire C_____ lui avait expliqué que le système diesel avait beaucoup changé et qu'à présent ce type de véhicule consommait moins, ce qui l'avait convaincu.

Il a expliqué qu'il était "*bloqué*" par le diesel à cause de "*son caractère polluant*" mais que le concessionnaire lui avait expliqué que le filtre à particules et le système *7*_____ faisait du modèle proposé un véhicule particulièrement propre.

Il attendait donc de ce véhicule qu'il soit spacieux, maniable, propre et qu'il consomme peu.

b.b Entendu par le Tribunal en qualité de témoin, E_____, vendeur-responsable chez A_____ SA de février 2012 à mai 2018, qui s'est notamment occupé de la vente du véhicule C_____/1_____ à B_____, a déclaré ne pas se souvenir de ce dernier, ni du modèle du véhicule acheté par lui. En général, les acheteurs qui choisissaient des véhicules diesel le faisaient pour des questions de consommation ou pour effectuer des longs trajets. Ceux-ci ne représentaient toutefois qu'une minorité d'acheteurs. Il était extrêmement rare qu'un client demande à acquérir un véhicule dont les émissions polluantes étaient inférieures à la norme; la quasi-totalité des acheteurs ("99% des gens") ne se souciait pas des émissions de CO_2 et s'intéressait plutôt à la consommation du véhicule. On ne lui avait jamais posé de questions en lien avec les oxydes d'azote, ajoutant que les gens confondaient, selon lui, le CO_2 et les oxydes d'azote.

b.c A la date du 10 juin 2021, le véhicule de B_____ avait parcouru 60'846 km.

c. Selon la communication en ligne de C_____ AG, "*TDI désigne les véhicules diesel avec injection directe et suralimentation turbo. Les moteurs TDI se distinguent par une économie de carburant, de faibles émissions, une puissance motrice élevée (couple) et un très bon rendement. Un turbocompresseur de suralimentation alimente le moteur en air frais et permet d'avoir le meilleur remplissage possible des cylindres. Là, après la compression, le diesel est directement injecté à très haute pression au moyen d'un gicleur. Un blindage efficace du moteur permet un fonctionnement silencieux et la combinaison de mesures internes au moteur et de recyclage des gaz d'échappement aboutit à de très bons taux d'émission*".

d. En mai 2014, alertés par une organisation non gouvernementale, *G*_____ et l'Agence américaine de protection de l'environnement ont ouvert une enquête en raison du fait que les voitures diesel C_____ semblaient émettre une quantité d'oxyde d'azote (ci-après également : NO_x) très supérieure à la limite légale américaine.

e. En septembre 2015, le groupe C_____ a admis avoir utilisé un logiciel ayant pour effet que les véhicules diesel concernés, émettaient, sur le banc d'essai, une quantité de NO_X considérablement inférieure à celle qu'ils émettaient sur la route.

f. Le 5 octobre 2015, B_____ a été informé via le site Internet de C_____ que son véhicule était équipé dudit logiciel.

g. Par courrier du 6 octobre 2015, B_____ a avisé A_____ SA du "*défaut grave*" et de "*l'absence de qualités promises*" de son véhicule, en raison de la présence d'un "*dispositif permettant de fausser les résultats des tests d'émissions*

polluantes". Ce défaut ne pouvait, selon lui, être découvert par des vérifications usuelles.

Les informations "*connues du public*" ne lui permettaient pas en l'état de mesurer l'ampleur du défaut et ses conséquences. B_____ considérait toutefois qu'il subissait, quoi qu'il en soit, un dommage irréversible.

h. En parallèle, le 8 octobre 2015, B_____ a déposé, auprès du Ministère public genevois, une plainte pénale pour escroquerie contre C_____ AG et toute autre personne ayant participé aux faits en Suisse ou à l'étranger, notamment à titre de conseils dans l'homologation, d'agents, d'importateurs ou de vendeurs des voitures concernées.

Cette plainte, comme de nombreuses autres plaintes dirigées contre C_____ AG et A_____ SA, a été confiée au Ministère public de la Confédération, lequel a rendu en mai 2016 une ordonnance de non-entrée en matière au motif que les conditions à l'ouverture d'une procédure pénale contre les personnes visées n'étaient pas remplies, en raison d'une procédure d'ores et déjà initiée en Allemagne pour les mêmes faits.

Cette ordonnance a été partiellement annulée le 30 novembre 2016 par la Cour des plaintes du Tribunal pénal fédéral, qui a chargé le Ministère public de la Confédération d'ouvrir une enquête contre C_____ AG, A_____ SA et les organes compétents, respectivement les employés d'A_____ SA, dès lors que les poursuites engagées en Allemagne ne l'étaient qu'à l'encontre des organes et employés de C_____ AG.

i. Par courrier du 29 janvier 2016, A_____ SA a indiqué à B_____ que son véhicule, bien que concerné par le logiciel incriminé, était "*sûr*" sur le plan technique et en parfait état de fonctionnement. Les mesures techniques élaborées par C_____ avaient été validées par l'Office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur ("*Kraftfahrbundesamt*", ci-après KBA) en Allemagne, et par l'Office fédéral des routes (ci-après OFROU) en Suisse. A_____ SA a annoncé que le logiciel serait mis à jour et qu'un régulateur de flux devant le débitmètre d'air serait monté sur les véhicules doté d'un moteur 1,6 litre.

Une fois ces mesures techniques effectuées, tous les modèles concernés répondraient aux différentes normes antipollution en vigueur, sans que cela n'altère la puissance du moteur, la consommation ou les performances du véhicule.

A_____ SA a par ailleurs expressément renoncé, jusqu'au 31 décembre 2017, à soulever l'exception relative à la prescription concernant toute demande en rapport avec le logiciel monté dans les véhicules dotés du moteur de type 5_____.

j. Le 2 mars 2016, A_____ SA a encore informé que le KBA avait ordonné à C_____ AG le rappel des véhicules concernés et le retrait des logiciels incriminés, puis la fourniture de la preuve qu'après ce retrait, les véhicules correspondaient aux exigences techniques prévues par la loi. A_____ SA avait la responsabilité de conduire cette procédure de rappel et d'implémenter les mesures techniques nécessaires sur tous les véhicules concernés en circulation en Suisse. D'après ce qu'elle savait, aucun impact important n'avait été constaté sur les valeurs résiduelles des véhicules une fois les mises à jour effectuées.

k. Le 24 mars 2016, A_____ SA a confirmé que le KBA vérifiait qu'il ne résultait de ces mesures aucune modification des valeurs de consommation, des données de performance, de même que des émissions de CO_2 et sonores, le rappel des véhicules ne devant avoir lieu que lorsque ceci aurait été vérifié et confirmé. Après "*sa correction*", son véhicule serait "*sans défaut à cet égard*". Selon A_____ SA, la correction du véhicule concerné n'aurait pas d'incidence négative sur sa valeur résiduelle.

l. Par pli du 28 septembre 2016, B_____ a informé A_____ SA qu'il considérait le défaut dont son véhicule était affecté comme "*extrêmement grave*", précisant que s'il avait connu les réelles caractéristiques dudit véhicule, il ne l'aurait jamais acheté. Il déclarait par conséquent résoudre, voire invalider le contrat de vente et réclamait la restitution de l'intégralité du prix de vente de 36'800 fr. sous déduction d'une indemnité kilométrique de 10'331 fr. 60 (0 fr. 40 x 25'829 km), soit un total de 26'468 fr. 40 en sa faveur.

m. Par réponse du 27 octobre 2016, A_____ SA a, une nouvelle fois, affirmé que les mesures techniques à opérer ne modifieraient pas la consommation, les caractéristiques de performance du moteur, les émissions de CO_2 et de bruit. Le H_____, qui avait testé les mises à jour du logiciel, l'avait confirmé dans les termes suivants : "*le nouveau logiciel réduit les émissions NO_x sans augmenter la consommation ou affecter le comportement routier. Il tient donc ses promesses*".

A_____ SA contestait l'existence d'un préjudice d'ordre juridique résultant de l'attente d'une mesure correctrice technique à opérer sur le véhicule, indiquant que les défauts seraient éliminés après le rééquipement du véhicule. Elle a rejeté tout reproche de tromperie ou de dol intentionnel au sens de l'art. 28 CO lors de l'achat du véhicule C_____/1_____ et refusait par conséquent de procéder au remboursement requis.

n. Le 27 février 2017, le véhicule de B_____ a bénéficié de la procédure de rappel.

Par certificat délivré le 15 mars 2013, A_____ SA a attesté avoir procédé à la mesure de rappel et que le véhicule répondait désormais entièrement aux prescriptions légales en vigueur. Il était par ailleurs garanti que la mise en œuvre

de la mesure n'avait entraîné aucune dégradation en termes de consommation de carburant, d'émissions de CO_2, de puissance du moteur, de couple et d'émissions sonores en cycle d'essai normé et que toutes les valeurs du véhicule déterminantes pour la réception par type "*gard[ai]ent leur validité*".

n.a Entendu en qualité de témoin par le Tribunal, I_____, directeur chez A_____ SA et disposant de la signature collective à deux, a allégué que le modèle C_____/1_____ 1,6l TDi "*répondait et répond à la norme EU5*", s'agissant des émissions d'oxyde d'azote, de CO_2 et de consommation d'essence. "*Avant [la] modification [du logiciel incriminé], ce véhicule avait été testé par le KBA et correspondait aux normes. Dès que l'affaire [C_____] a[vait] été connue, le producteur C_____ a[vait] dû adapter puis à nouveau tester les véhicules pour qu'ils correspondent à la norme EU5.*" Les véhicules ayant subi la mise à jour correspondaient "*à ce jour*" à la "*norme E5*". L'OFROU avait interdit l'importation des véhicules concernés par le logiciel incriminé mais ce type de véhicule était de nouveau autorisé en Suisse. Quant aux voitures déjà immatriculées en Suisse, elles n'avaient pas été touchées par cette interdiction. Si l'OFROU avait interdit l'importation des véhicules c'était pour s'assurer que C_____ ferait son travail conformément aux indications du KBA.

I_____ a déclaré que bien qu'il ne soit pas technicien, il savait que la réinitialisation du logiciel avait réduit les émissions d'oxyde d'azote, sans que cela n'ait d'impact sur la consommation en essence ou la production de CO_2. Les deux modifications opérées sur le véhicule de B_____, soit la mise à jour du logiciel et la pose d'un rectificateur de flux, n'avaient pas eu d'incidence sur ses performances ou son "*espérance de vie*". A sa connaissance, tous les véhicules, soit environ 180'000 véhicules en Suisse, avaient été modifiés "*avec succès*". Le KBA ne s'était pas seulement assuré que les émissions d'oxyde d'azote du C_____/1_____ 1,6l TDI étaient conformes à la norme, mais également que "*d'autres éléments n'étaient pas touchés par cette modification*".

Selon I_____, les arguments de vente des véhicules C_____/1_____ 1,6l TDi n'étaient pas leurs émissions polluantes inférieures à la norme mais plutôt leur consommation inférieure à celle des moteurs à essence.

Avec cette affaire, le groupe A_____ ("*nous*") avait craint que la valeur résiduelle des véhicules baisse, mais cela ne s'était pas produit.

n.b Entendu par voie de commission rogatoire, le témoin J_____, ingénieur chez C_____ depuis 1992, a déclaré que, n'ayant pas eu accès aux documents de vente du véhicule C_____/1_____ 1,6l TDi moteur 5_____, 2013 (ceux-ci se trouvant chez le commerçant), il ne pouvait répondre à la question de savoir si les qualités promises dans lesdits documents, concernant la production et le rejet dans l'air de NO_X et CO_2 et la consommation d'essence, portaient sur des valeurs

inférieures aux valeurs maximales autorisées par la norme Euro 5 ("*EUR-5-Norm*"). Cela étant, il pouvait affirmer que, de manière générale, les valeurs limites fixées par ladite norme devaient être respectées. La norme Euro 5 connaissait des prescriptions en matière d'émission d'oxyde d'azote, mais pas en matière de consommation de carburant ou d'émission de dioxyde de carbone.

Selon J_____, le véhicule de B_____ avait toujours respecté la norme Euro 5 et la respectait toujours. L'autorisation de circuler n'avait jamais été retirée par le KBA et avait plutôt été validée par l'autorité une fois la mise à jour du logiciel effectuée.

Le témoin a précisé que certains "*modes*" devaient être désactivés lorsque le véhicule était testé, afin que seules les roues avant tournent, les roues arrières devant rester immobiles. Dans le cas contraire, l'appareil de commande des freins supposerait qu'un freinage complet était effectué, activerait "*ces modes*" pour freiner le véhicule et lui faire tenir la route et fausserait alors le résultat du test. Le respect de la norme Euro 5 impliquait un mode de test bien défini, imposé à tous les constructeurs. Les influences environnementales devaient être définies afin de pouvoir comparer les différents types et modèles de véhicules.

Le KBA avait accepté le programme d'action et le planning des interventions proposé par C_____. L'objectif était de réduire les émissions d'oxyde d'azote, sans pour autant augmenter l'émission de particules de suie. Le KBA avait exigé que les modifications techniques ne se fassent pas au détriment de la consommation d'essence, des émissions de CO_2, des performances du moteur, du couple ainsi que du bruit induit par les véhicules équipés du moteur 5_____. A la fin de l'année 2016, le KBA avait terminé d'effectuer tous les tests et avait délivré les approbations nécessaires pour chaque véhicule concerné. C_____ avait testé les véhicules dont le logiciel avait été mis à jour et au moins trois véhicules avaient été testés à l'externe et de façon indépendante. Des contrôles indépendants avaient été effectués, lesquels confirmaient le démontage ou l'inexistence du logiciel litigieux. Le KBA avait ensuite donné son approbation. Tous les véhicules concernés respectaient aujourd'hui comme auparavant la norme Euro 5.

J_____ a enfin affirmé que les modifications opérées sur le véhicule de B_____ n'avaient pas eu d'effet négatif sur ses caractéristiques et performances.

o. C_____ AG a fait l'objet de plusieurs procédures dans le monde, ayant donné lieu au paiement d'indemnités et/ou d'amendes.

o.a Selon un article du "*Point*" de novembre 2015, C_____ AG s'est déclarée disposée à indemniser ses clients américains à hauteur de 1'000 dollars américains par véhicule, mais non les clients européens.

o.b En juin 2018, C_____ AG a été condamnée à payer un milliard d'euros d'amende administrative en Allemagne, ce qu'elle a accepté.

o.c En février 2020, C_____ AG et l'association allemande de consommateurs K_____, représentant près de 400'000 lésés, ont conclu un accord portant sur l'indemnisation d'une partie de ces derniers, lesquels se verront proposer entre 1'350 euros et 6'257 euros par véhicule, soit environ 15% du prix de vente initial, en fonction de l'âge et du modèle.

o.d C_____ AG a également été condamnée au paiement de lourdes amendes au Canada.

D. **a.** Par requête déposée le 3 novembre 2016 en conciliation, déclarée non conciliée le 15 décembre 2016 et introduite le 31 mars 2017 auprès du Tribunal de première instance, B_____ a assigné A_____ SA en paiement des sommes de 26'468 fr. 40 avec intérêts à 5% l'an dès le 15 avril 2013 et 413 fr. 25 avec intérêts à 5% l'an dès le 23 janvier 2015, concluant par ailleurs à ce qu'il lui soit donné acte de ce qu'il "*[tenait] le véhicule C_____/1_____ dont le châssis port[ait] le numéro 2_____ à disposition de A_____ […] SA contre paiement*" du premier montant réclamé.

Préalablement, il a présenté des réquisitions de preuve, sollicitant notamment qu'une expertise judiciaire, destinée à analyser l'ensemble des performances et les émissions polluantes de son véhicule, soit ordonnée.

Il a notamment soutenu que son véhicule ne disposait pas des qualités promises puisqu'il polluait et n'était pas "*propre*", malgré la mise à jour du logiciel, dont l'efficacité n'avait pas été démontrée. Il s'agissait d'un défaut grave qui justifiait la résolution du contrat de vente.

B_____ a produit un extrait du Registre du commerce de la société A_____ SA, alors sise à Zürich, dont le numéro de registre est le CHE 3_____, ainsi qu'un extrait du Registre du commerce du canton de Genève concernant la succursale genevoise, laquelle indique la société précitée comme siège principal.

b. A_____ SA a conclu, principalement, au déboutement de B_____ de toutes ses conclusions.

A_____ SA a notamment fait valoir que, suite à la mise à jour du logiciel incriminé, le véhicule respectait la norme Euro 5 et disposait de l'ensemble des qualités promises, et que le moteur 5_____ avait toujours été et restait un moteur peu polluant et économique en carburant.

Selon A_____ SA, l'action rédhibitoire ne pouvait être exercée que lorsque l'usage de l'objet vendu s'avérait impossible, ce qui n'était manifestement pas le

cas. B_____ n'avait pas démontré quelles caractéristiques du véhicule faisant défaut étaient essentielles pour lui. Il n'avait par ailleurs pas allégué, ni *a fortiori* établi, que les qualités promises auxquelles il se référait étaient nécessaires ou déterminantes dans sa volonté d'acquérir le véhicule, et qu'en leur absence, il aurait renoncé à cet achat. B_____ ne l'avait, en tout état, pas informée de ses intentions, pas plus que de l'intérêt qu'il portait aux qualités promises en question.

c. Le Tribunal a ouvert les débats principaux le 15 janvier 2018.

d. Par ordonnance ORTPI/137/2018 du 8 février 2018, le Tribunal a admis le principe de l'expertise et a, subséquemment, imparti un délai aux parties pour déposer leurs questions à soumettre à l'expert.

Dans ses conclusions sur expertise du 31 août 2018, A_____ SA a notamment sollicité que l'expert respecte le protocole européen pour procéder au contrôle du véhicule et tienne compte de l'âge du véhicule ainsi que de son kilométrage, mais n'a pas requis qu'il soit vérifié si le véhicule avait subi d'autres modifications que les correctifs effectués lors de la procédure de rappel C_____.

Par ordonnance ORTPI/178/2019 du 14 février 2019, le Tribunal a ordonné une expertise aux fins d'analyser l'ensemble des performances et les émissions polluantes du véhicule de B_____ et a confié la mission suivante à l'expert, en la personne de L_____, expert automobile titulaire d'une maîtrise fédérale et membre de l'association suisse des experts automobiles indépendant :

a) Prendre connaissance des dossiers remis directement par les parties à première réquisition;
b) Examiner et analyser l'ensemble des performances et les émissions polluantes du véhicule C_____/1_____ 7_____ Technology 1,6l TDi, dont le châssis porte le n° 2_____ au moyen du banc d'essai prévu par la norme EURO 5, dans le respect des conditions fixées par le New European Driving Circle ou "*NEDC*" conformément à la norme EURO 5 et les règlements accessoires, notamment le règlement EC 715/2007;
c) Dans ces conditions d'examen, indiquer si le véhicule respectait la norme EURO 5;
d) Dire si les correctifs effectués avaient modifié la puissance du moteur, la consommation de carburant et les performances sur la route du véhicule, telles qu'indiquées à l'origine par le constructeur pour ce modèle;
e) Indiquer si le véhicule acquis par B_____ à l'origine, équipé d'un moteur diesel de type 5_____, se caractérisait par ses économies de carburant, ses faibles émissions polluantes et sa puissance motrice élevée;
f) Indiquer si le véhicule pouvait disposer de ces mêmes qualités malgré le logiciel controversé, et si non, quelles étaient les différences;
g) Dire à combien pouvaient être évalués les frais kilométriques du véhicule;
h) Faire toutes autres observations ou conclusions qu'il estimerait utile;

i) Concilier les parties si faire se pouvait;
j) Dresser un rapport écrit de l'ensemble de ses constatations, conclusions et propositions.

e. Le 5 décembre 2019, A_____ SA a déposé une écriture sur *nova*, accompagnée d'une pièce nouvelle, soit un rapport de l'Umwelt Bundesamt, soit l'Office fédéral allemand de l'environnement, sur lequel était indiqué "*Stand : 20. September 2019*" (soit mise à jour au 20 septembre 2019).

A_____ SA a notamment fait valoir que dans le cadre d'une procédure parallèle (C/6_____/2016), concernant la même problématique (émissions d'oxyde d'azote émanant des moteurs 5_____ du groupe C_____), C_____ AG avait produit cette pièce le 27 novembre 2019, laquelle avait été portée à la connaissance de A_____ SA le lendemain. Dans ces circonstances, ce moyen de preuve avait été invoqué sans retard.

f. Le 24 juin 2020, L_____ (M_____ SA) a rendu son rapport d'expertise.

Ce document comporte deux rapports : le premier est établi par L_____ et consiste à répondre aux questions posées par le Tribunal (f.a), et le second est établi par N_____ pour le O_____ SA (ou O_____ AG, ci-après le O_____) le 19 juin 2020 et s'intitule "*Contrôle des émissions des gaz d'échappement et des performances d'un moteur diesel*" (f.b).

f.a Dans son compte rendu, l'expert L_____ a conclu qu'au vu des résultats obtenus par le O_____, le véhicule expertisé ne respectait pas "*les normes Euro 5*" dans la mesure où ses émissions de gaz d'échappement "*NO_X et somme des THC+NO_X*" dépassaient les valeurs limites autorisées (ordonnance ORTPI/137/2018 du 8 février 2018, question c).

Faute d'avoir disposé de "*valeurs avant le correctif*", il n'avait pas été en mesure de procéder à une comparaison des caractéristiques du véhicule avant et après la mise à jour du logiciel. Le test avait toutefois révélé une puissance moteur supérieure à celle indiquée par le constructeur. Celle-ci se situait toutefois dans "*la plage de tolérance autorisée*". S'agissant de la question de la consommation du véhicule, l'expert a considéré que dans la mesure où les valeurs indiquées par le constructeur avaient été prises sur un véhicule dont les "*paramètres [étaient] les plus restrictifs, sollicitant la plus faible consommation de carburant possible*", aucune comparaison précise ne pouvait être faite (question d).

Selon l'expert, qui s'était basé sur les données officielles indiquées par le constructeur lors de l'acquisition du véhicule et par comparaison avec les véhicules du parc automobile suisse au moment des faits, le véhicule acquis par B_____ se caractérisait par "*ses économies de carburant, ses faibles émissions polluantes ainsi que [par] un bon rapport puissance/cylindrée*" (question e).

Si l'on tenait compte des données officielles transmises par le constructeur, le véhicule respectait les normes d'homologation au moment de sa livraison, malgré la présence du logiciel controversé. Cela étant, il résultait des mesures effectuées dans le cadre de l'expertise que le véhicule, qui ne disposait plus du logiciel incriminé, ne respectait pas les normes Euro 5 et, *a fortiori*, les normes d'homologation, ce qui le rendait inapte à la circulation en l'état (question f et h).

L'expert a estimé les frais kilométriques du véhicule de B_____ à 0,71 ct/km, ce résultat correspondant à la moyenne des frais kilométriques "*pour l'ensemble du parc automobile*" selon les derniers tests établis par le H_____ (question g).

f.b Dans son rapport séparé, le O_____ a constaté que la puissance du véhicule expertisé était supérieure à celle indiquée par le constructeur et que ses émissions de NO_x et la somme des THC+NO_x étaient supérieures aux valeurs limites.

Le rapport fournit des informations concernant les caractéristiques techniques du véhicule, le déroulement des essais (la réception du véhicule et le contrôle des composants ayant eu lieu le 8 juin 2020, la mesure des performances la matinée du 9 juin 2020, le pré-conditionnement 3 x cycle NCCE première partie l'après-midi du 9 juin 2020, les première et deuxième mesures des gaz d'échappement en cycle NCCE le 10 juin 2020, la troisième mesure des gaz d'échappement en cycle NCCE le 11 juin 2020 et le transport du véhicule au client le 15 juin 2020), les systèmes et techniques de mesure (avec la précision suivante : "[*l]es appareils énumérés sont conformes aux exigences techniques de la norme ECE-R 83, exigée en Suisse et dans l'Union européenne pour les mesures des émissions de gaz d'échappement*"), les paramètres du banc d'essai (avec la précision suivante : "*avant le début des essais, le banc d'essai à rouleaux a été réglé conformément à la réception partielle gaz d'échappement e1*715/2007*566/2011F*0551*01 mis à disposition par l'OFROU*") et les paramètres pris en compte pendant la mesure (soit l'utilisation de carburant diesel disponible dans le commerce, le début des mesures à une température ambiante comprise entre 20 et 30°C, le capot moteur fermé, le fait qu'aucun dispositif de diagnostic OBD n'avait été fixé au véhicule pendant les tests et la position du sélecteur sur D).

Il est indiqué que les essais ont été réalisés selon le cycle européen de conduite (abrégé NCCE), soit celui utilisé au moment de l'homologation du véhicule. Le véhicule avait été placé sur un banc de puissance quatre roues motrices de marque P_____ pour déterminer sa puissance, puis sur un banc d'essai à rouleaux quatre roues motrices de type Q_____ pour mesurer les émissions de gaz d'échappement.

Deux tableaux - le premier concernant les mesures de puissance [puissance (kW), régime (min^{-1}), couple (Nm) et régime (min^{-1})] et le second concernant les mesures de gaz d'échappement (soit le CO, le CO_2, le NO_x, THC+NO_x, la masse

des particules PM, le nombre de particules PN et la consommation) - regroupent les résultats des trois essais effectués, la moyenne de ces résultats, la "*déviation-standard s*" pour les deux tableaux; les "*indications du constructeur selon RT (réception par type)*" et "*l'écart par rapport à la RT*" pour le premier des tableaux, et les valeurs limites pour le second.

Sous le titre "*évaluation des résultats*", le O_____ a indiqué que les mesures de puissance effectuées (en moyenne 90,8 s'agissant de la puissance (kW) et 302 (Nm) s'agissant du couple du moteur) démontraient une puissance moteur supérieure à celle indiquée par le constructeur (arrêtée à 77 (kW), respectivement à 250 (Nm)), de 15,5% à 20,1%. Le véhicule était doté d'un filtre à particules très efficace, qui n'émettait qu'une faible quantité de particules. Les valeurs moyennes mesurées étaient inférieures à 2% de la valeur limite. L'évaluation statistique des mesures montrait une faible variation entre toutes les émissions et les petites différences mesurées entre les différents polluants étaient dues aux variations naturelles des émissions du véhicule. Les émissions fixées par la loi se situaient toutes dans leurs limites respectives, à l'exception des émissions de NO_X et de la somme de THC+NO_X (dont les valeurs moyennes s'élevaient à 237,5, respectivement à 246,3), lesquelles se situaient à 32% et 7% en dehors des limites (arrêtées à 180, respectivement 230). La raison de ce dépassement était inconnue. La lampe R_____ (témoin moteur) ne s'était pas activée malgré le dépassement de la valeur limite de NO_X, ce qui était normal puisque le seuil OBD d'émissions de NO_x pour activer ce témoin n'avait pas été dépassé. En revanche, les résultats en matière de consommation de carburant ne pouvaient être comparés aux données fournies par le constructeur, car le résultat avait été obtenu avec un autre réglage du banc d'essai.

Le rapport d'expertise est accompagné de plusieurs annexes, notamment des protocoles des mesures de gaz d'échappement établis par le Centre de contrôle des gaz d'échappement de la Haute école spécialisée de T_____, signés par S_____.

g. Le 23 juillet 2020, A_____ SA a sollicité du Tribunal qu'il ordonne un complément d'expertise afin d'examiner les raisons pour lesquelles la puissance du moteur du véhicule de B_____ était supérieure aux données indiquées par le constructeur, ce facteur ayant une importance sur la quantité d'émissions, polluantes ou non.

Selon A_____ SA, il n'était pas certain que le O_____ disposait des moyens nécessaires pour déterminer l'origine de l'augmentation de puissance relevée dans le cadre de l'expertise. Elle-même était, en revanche, équipée pour effectuer ces essais et était disposée à le faire, sous l'égide de l'expert, en mettant son banc d'essai de puissance à la disposition de celui-ci.

Selon elle, il était également nécessaire de connaître la "*tolérance*" d'un véhicule immatriculé en 2013 et comptant 54'064 kilomètres au compteur.

B_____ s'est opposé à toute contre-expertise ou complément d'expertise.

h. Le Tribunal a procédé à l'audition des parties et de plusieurs témoins, dont les déclarations ont été intégrées dans la mesure utile à l'état de faits retenu ci-dessus.

S'agissant des résultats de l'expertise, il ressort pour le surplus des enquêtes ce qui suit :

h.a Lors de son audition par le Tribunal le 4 novembre 2020, l'expert L_____ a confirmé la teneur de son rapport d'expertise du 4 juin 2020.

Il a notamment déclaré que la puissance du moteur du véhicule de B_____ telle que constatée lors des tests était certes plus élevée que celle indiquée par le constructeur lors de son homologation, mais se trouvait dans la marge tolérée de 20%, raison pour laquelle il n'avait pas cherché à en établir l'origine. Il a exclu la possibilité qu'un appareil propre à augmenter la puissance du moteur ait été installé sur le véhicule, indiquant qu'il aurait "*remarqué*" si un "*dispositif inapproprié d'origine externe*" avait été posé sur le véhicule.

Le O_____ et lui-même avaient procédé au contrôle du véhicule, y compris du logiciel moteur, qui correspondait aux spécifications données. L'expert avait procédé à tous les contrôles préalables usuels, soit un contrôle "*visuel*" du véhicule, la lecture du carnet d'entretien, le contrôle des niveaux ainsi que d'éventuelles anomalies que pourrait présenter un véhicule. Le O_____ avait contrôlé "*l'ensemble des aspects pour la procédure de contrôle*" ainsi que "*tous les éléments qui figur[ai]ent dans la norme*" et avait adapté le banc d'essai en fonction des données fournies par l'OFROU.

A sa connaissance, la batterie du véhicule n'avait pas été remplacée par une batterie neuve.

Concernant l'historique du véhicule, l'expert avait à sa disposition le carnet d'entretien, qui indiquait que les révisions ("*périodicités d'entretien*"), dont A_____ SA s'était chargée, avaient été effectuées conformément aux recommandations du constructeur.

L'expert a expliqué les raisons pour lesquelles le O_____ n'avait pas pu fournir d'informations s'agissant de la consommation de carburant. En l'occurrence, il aurait fallu adapter le banc d'essai selon des données spécifiques, puis refaire les différentes phases de test. Or, le O_____ ne disposait pas de ces données, puisqu'il n'en avait pas fait la demande auprès de l'OFROU. En revanche, il disposait bien des paramètres de réglage du banc pour procéder au contrôle des

émissions de gaz d'échappements; lesdits paramètres lui avaient été communiqués par l'OFROU.

L_____ a également déclaré qu'il "*imagin[ait] que le O_____ s'était fié aux paramètres demandés par l'OFROU pour désactiver le système START/STOP*".

h.b Lors de son audition par le Tribunal le 3 février 2021, N_____, mécanicien automobile de formation et expert technique chez O_____, a confirmé avoir rédigé le "*Contrôle des émissions des gaz d'échappement et des performances d'un moteur diesel*" établi par le O_____. Il n'avait pas pris connaissance du rapport rédigé par L_____, lequel lui a été soumis par le Tribunal.

Le banc d'essai avait été réglé en fonction des informations mises à disposition par l'OFROU concernant l'homologation de ce type de véhicule. La "*masse inertielle*" de 1'810 kg dont il avait tenu compte correspondait à celle indiquée par C_____ "*pour faire l'homologation*" et celle-ci ne correspondait pas au poids du véhicule (1'596 kg). Il n'était pas en mesure d'expliquer la différence entre ces deux mesures mais S_____, du Centre de contrôle des gaz d'échappement le serait. N_____ pouvait uniquement affirmer qu'il existait une tabelle qui indiquait la masse inertielle en fonction du poids du véhicule.

Le O_____ s'était occupé de mesurer la puissance du véhicule, tandis que le Centre de contrôle des gaz d'échappement s'était chargé des mesures d'émissions de gaz d'échappement. Dans la mesure toutefois où le O_____ ne disposait pas du banc d'essai requis pour contrôler la puissance du moteur, le H_____, qui disposait du matériel adéquat, s'était chargé d'effectuer le test, en paramétrant le banc avec des facteurs de correction (conditions atmosphériques par exemple), en la présence du O_____. Quant au Centre de contrôle des gaz d'échappement, il avait préparé le banc d'essai pour le contrôle des gaz.

N_____ n'a pas été en mesure de fournir des explications s'agissant de la puissance constatée (supérieure de 15 à 20% à celle indiquée par le constructeur). Il ignorait si la modification opérée par C_____ avait eu un effet sur la puissance du moteur, dans la mesure où il n'avait pas pu procéder à une comparaison avant/après du véhicule. Si d'après son expérience, la puissance du moteur des véhicules à turbocompresseur était plus élevée que celle annoncée par les constructeurs, la puissance constatée *in casu* était "*beaucoup plus élevée*". Il a déclaré qu'il existait des entreprises spécialisées capables de modifier la puissance d'un véhicule. Il ne lui était toutefois pas possible, sans l'aide du constructeur, de vérifier si le véhicule expertisé avait été modifié, précisant qu'il avait procédé à un contrôle visuel des pièces "*avec identification*", mais n'avait pas accédé au boîtier électronique. Il ne pouvait pas répondre à la question de savoir si le véhicule avait été modifié, mais n'avait pas envisagé cette hypothèse, estimant que c'étaient "*des choses qui arriv[ai]ent*", même une telle "*augmentation de puissance*".

h.c Entendu par le Tribunal le 10 mars 2021, S_____, ingénieur ETS travaillant au Centre de contrôle des gaz d'échappement, a déclaré avoir pris connaissance du rapport établi par le O_____ mais pas de celui rédigé par L_____.

Il a exposé que la consommation avait été calculée à l'aide des émissions mesurées sur le banc d'essai. Le laboratoire du Centre de contrôle des gaz d'échappement avait utilisé son propre banc d'essai, dont les caractéristiques étaient décrites dans le rapport (étant précisé que ces caractéristiques ne concernaient pas le banc d'essai utilisé pour mesurer la puissance).

Il a fourni des explications s'agissant du poids du véhicule retenu pour procéder aux mesures, confirmant s'être fondé sur les réglages d'usine du véhicule, lesquelles indiquaient une masse d'inertie de 1'810 kg. Selon S_____, "*ils*" avaient choisi un poids de 1'810 kg au lieu de 1'600 kg "*car on comprend normalement le poids le plus lourd possible*". Il a confirmé que ce poids était celui indiqué par le constructeur dans les documents d'homologation.

Le banc d'essai avait été réglé sur deux roues motrices et la force avait été appliquée sur l'essieu avant. S_____ a indiqué ne pas se souvenir si cela avait entraîné la rotation de l'essieu arrière.

Pour vérifier les émissions de gaz, il n'était pas nécessaire de mettre en place une procédure sur banc d'essai qui impliquerait de désactiver tous les systèmes de sécurité du véhicule. En l'occurrence, seul le système anti-patinage avait été désactivé. La procédure appliquée au véhicule de B_____ avait fonctionné conformément aux attentes et était conforme à la norme Euro 5.

Si le véhicule à expertiser avait été un véhicule récent (et non pas le véhicule C_____/1_____ en question), le banc d'essai à rouleau n'aurait pu être utilisé que si les systèmes de sécurité avaient été entièrement désactivés.

Les batteries du véhicule et du moteur n'avaient pas été changées avant le début du test, de même que l'huile moteur, et la charge de la batterie n'avait pas été contrôlée. Il a rappelé que le laboratoire n'avait pas été mandaté pour contrôler les performances du véhicule ou pour vérifier le type de logiciel ou de catalyseur installé sur le véhicule mais uniquement pour contrôler ses émissions de gaz. S_____ n'avait appris que le véhicule présentait une puissance supérieure qu'à la lecture du rapport du O_____.

S_____ ignorait pourquoi le système START/STOP du véhicule n'avait pas fonctionné lors des essais. Cela n'avait que des conséquences minimes sur les émissions de gaz.

S'agissant de la procédure à respecter, l'OFROU avait fourni au Centre de contrôle des gaz d'échappement un document d'homologation, sur lequel les temps de

décélération à respecter étaient indiqués. Il a expliqué que "*des intervalles de vitesse [devaient] avoir des temps de décélération définis par le constructeur*": "*par exemple, à 100 km/h, le temps de décélération [devait] être de 6 secondes*".

Les documents mis à disposition par l'OFROU étaient des "*fiches d'homologation partielles*", qui ne concernaient que les émissions de gaz fournies par le constructeur en Allemagne en vue de l'homologation officielle en Suisse.

Comme cela ressortait de son rapport (annexé au document établi par le O_____), les mesures avaient été effectuées en distinguant deux phases : la phase 1, qui concernait la conduite en milieu urbain, et la phase 2, qui concernait la conduite en milieu extra-urbain.

S_____ a finalement déclaré que son expertise était conforme à la norme Euro 5, précisant que "*la seule chose qu['ils n'avaient] pas faite [était] d'utiliser un carburant de référence*", soit un carburant dont ils connaissaient la composition chimique exacte. En l'occurrence, le Centre de contrôle des gaz d'échappement avait utilisé un carburant disponible dans le commerce, et plus précisément celui fourni avec le véhicule. Dans la mesure où le carburant à la pompe devait respecter des normes "*très proches*" du carburant de référence, l'usage d'un carburant à la pompe n'avait pas eu d'impact significatif sur les résultats.

h.d B_____ a déclaré au Tribunal qu'il avait moins utilisé son véhicule lorsque le "*scandale du logiciel truqué*" avait été révélé, et jusqu'à ce que son véhicule ait bénéficié de la procédure de rappel C_____. Une fois la mise à jour faite, il avait à nouveau utilisé son véhicule comme avant. En revanche, depuis la prise de connaissance du résultat de l'expertise, il avait le sentiment de "*donner du poison à [s]a famille*" à "*chaque fois qu['il] enclench[ait] le moteur*", de sorte qu'il ne l'utilisait presque plus, soit uniquement en cas d'urgence familiale ou lorsque les transports publics ne lui permettaient pas de se déplacer rapidement.

Il ne pouvait vendre son automobile, car il estimait qu'elle était entachée d'un défaut majeur, défaut qu'il ne pouvait cacher à un éventuel acquéreur.

B_____ a déclaré au Tribunal n'avoir aucune explication "*s'agissant du surcroît de puissance de [s]on véhicule constaté par l'expert*", affirmant néanmoins ne pas être intervenu pour "*modifier ce moteur*".

i. Dans leurs plaidoiries finales du 15 juin 2021, les parties ont persisté dans leurs conclusions respectives, sous réserve d'une conclusion modifiée par B_____, en ce sens qu'il réclamait désormais le paiement par A_____ SA d'un montant de 24'630 fr., compte tenu des kilomètres parcourus par son véhicule.

A_____ SA a notamment plaidé qu'il n'y avait pas lieu de tenir compte du résultat de l'expertise, dans la mesure où le véhicule de B_____ ne pouvait pas

être expertisé, compte tenu de son ancienneté, et où la procédure suivie par les experts ne respectait pas la norme Euro 5.

Le Tribunal a gardé la cause à juger le 13 juillet 2021.

E. Dans le jugement entrepris, le Tribunal a tout d'abord considéré que la pièce produite par A_____ SA le 5 décembre 2019, soit un document publié le 20 septembre 2019 par l'Agence fédérale allemande pour l'environnement, était irrecevable puisqu'elle avait été invoquée tardivement, deux mois s'étant écoulés entre la publication (le 20 septembre 2019) et sa production (le 5 décembre 2019).

Le Tribunal a ensuite rejeté la requête de contre-expertise de A_____ SA. Cette dernière critiquait les méthodes utilisées par l'expert, et par conséquent le résultat de l'expertise. Aucun élément ne permettait toutefois de douter de l'indépendance, de l'impartialité et des compétences de l'expert. Ce dernier avait fait appel à des spécialistes, qui avaient scrupuleusement respecté les procédures de la norme Euro 5 en procédant à une expertise sur "*banc d'essai*" et en se fondant sur les données fournies par l'OFROU. Il n'existait aucun motif sérieux permettant de mettre en doute l'exactitude des conclusions de l'expert.

Statuant sur le fond, le premier juge a d'abord relevé que B_____ avait avisé A_____ SA des défauts de son véhicule en lien notamment avec les émissions polluantes et déclaré qu'il souhaitait résoudre le contrat, considérant que son véhicule était affecté de graves défauts. Son véhicule avait bénéficié le 27 février 2017 de la procédure de rappel, qui avait consisté dans la mise à jour du logiciel et dans la mise en place d'un régulateur de flux. Une fois ces mesures entreprises, A_____ SA avait confirmé que les performances du véhicule n'avaient pas été modifiées et que l'automobile respectait la norme Euro 5. Or, il résultait de l'expertise que ses émissions de NO_x et de THC + NO_x se situaient à 32% et 7% en-dehors des limites fixées, ce qui rendait le véhicule inapte à la circulation puisqu'il ne respectait pas les normes Euro 5 et d'homologation.

Si le KBA avait autorisé les mises à jour proposées par C_____ et vérifié l'efficacité de ces mises à jour sur des véhicules, il n'en demeurait pas moins que celui de B_____ émettait une quantité de NO_x dépassant les valeurs limites et ne répondant pas aux exigences de la norme Euro 5, malgré les modifications opérées.

Le véhicule de B_____ présentait manifestement un défaut qui pouvait être qualifié d'important et de grave, de sorte que celui-ci était légitimé à exercer son droit à la garantie et de résoudre le contrat. B_____ devait ainsi restituer le véhicule à A_____ SA contre restitution du prix de vente, auquel il convenait de déduire une indemnité kilométrique de 24'338 fr. 40 (correspondant à 0 fr. 40 par kilomètre).

EN DROIT

1. **1.1** L'appel est recevable contre les décisions finales et incidentes de première instance lorsque, dans les affaires patrimoniales, la valeur litigieuse au dernier état des conclusions est de 10'000 fr. au moins (art. 308 al. 1 let. a et al. 2 CPC).

La valeur litigieuse au dernier état des conclusions étant, en l'espèce, supérieure à 10'000 fr., la voie de l'appel est ouverte.

1.2 Interjeté dans le délai utile de 30 jours (art. 142 al. 1 et 311 al. 1 CPC) et selon la forme prescrite par la loi (art. 130, 131 et 311 CPC), l'appel est recevable.

1.3 La Cour revoit la cause avec un plein pouvoir d'examen (art. 310 CPC) dans la limite des griefs motivés qui sont formulés (ATF 142 III 413 consid. 2.2.4; arrêts du Tribunal fédéral 4A_290/2014 du 1er septembre 2014 consid. 5; 5A_89/2014 du 15 avril 2014 consid. 5.3.2). En particulier, elle contrôle librement l'appréciation des preuves effectuée par le juge de première instance et vérifie si celui-ci pouvait admettre les faits qu'il a retenus (ATF 138 III 374 consid. 4.3.1; arrêt du Tribunal fédéral 4A_153/2014 du 28 août 2014 consid. 2.2.3).

1.4 La cause est soumise à la maxime des débats et au principe de disposition (art. 55 al. 1, 58 al. 1 et 247 al. 2 a contrario CPC).

1.5 Les parties ne remettent pas en cause, à juste titre, la compétence des autorités judiciaires genevoises (art. 12, 17 et 32 CPC), puisque la succursale genevoise existait au moment de la litispendance (DIETSCHY-MARTENET, Petit commentaire, Code de procédure civile, n. 13 ad art. 12 CPC).

2. **2.1.1** Les questions de rectification de qualité des parties et de qualité pour agir ainsi que de légitimation s'examinent d'office (parmi d'autres ATF 138 III 537; arrêts du Tribunal fédéral 4A_282/2021 du 29 novembre 2021 consid. 4.3; 4A_510/2016 du 26 janvier 2017 consid. 3.2; 4A_1/2014 du 26 mars 2014 consid. 2.3).

2.1.2 Lorsque l'objet litigieux est aliéné en cours d'instance, l'acquéreur peut reprendre le procès en lieu et place de la partie qui se retire (art. 83 al. 1 CPC). Le consentement de la partie adverse à la substitution n'est pas nécessaire (arrêt du Tribunal fédéral 5A_717/2020 du 2 juin 2021 consid. 4.1.1.2.2).

Selon l'art. 83 al. 4 CPC, en l'absence d'aliénation de l'objet du litige, la substitution de partie est subordonnée au consentement de la partie adverse; les dispositions spéciales prévoyant la succession d'un tiers aux droits ou obligations des parties sont réservées. La cession d'un patrimoine ou d'une entreprise appartenant à des sociétés ou à des entreprises individuelles qui sont inscrites au Registre du commerce, est régie par les dispositions de la LFus (art. 181 al. 4

CO). Selon l'art. 3 al. 1 LFus, la fusion de sociétés peut résulter de la reprise d'une société par une autre (fusion par absorption) ou de leur réunion en une nouvelle société (fusion par combinaison). La fusion entraîne la dissolution de la société transférante et sa radiation du Registre du commerce (art. 3 al. 2 LFus). A teneur de l'art. 22 LFus, la fusion déploie ses effets dès son inscription au Registre du commerce. A cette date, l'ensemble des actifs et passifs de la société transférante sont transférés de par la loi à la société reprenante. Sous l'angle procédural, la fusion a pour conséquence la substitution de par le droit fédéral. Dans ce cas, la succession légale de l'ayant droit reprenant, dans la position de partie au procès civil de l'ayant droit cédant, intervient automatiquement (arrêts du Tribunal fédéral 4A_610/2014 du 30 mars 2015 consid. 4.2.2; 5A_256/2016 du 9 juin 2017 consid. 3.2 et 3.6).

2.2 En l'espèce, il ressort de l'instruction complémentaire de la Cour que la partie appelante a en réalité changé au cours de la procédure première instance, en raison d'une cession de patrimoine au sens de l'art. 181 al. 4 CO, entre A_____ SA, devenue A_____ IMPORT AG, inscrite sous n° CHE 3_____, et A_____ SA, fondée le _____ 2017 et inscrite sous n° CHE 4_____, sans qu'aucune des parties n'en informe le Tribunal. Il s'agit d'un cas de substitution de partie d'office prévu par la loi au sens de l'art. 83 al. 4 CPC. Il se trouve que la nouvelle entité reprenante a exactement la même raison sociale, la même adresse et la même succursale genevoise que l'entité cédante, même s'il s'agit de personnes morales distinctes. La formulation du dispositif et du *rubrum* du jugement est par conséquent formellement correcte, même si, matériellement, il aurait fallu constater qu'il ne s'agissait en réalité plus de la même partie que celle ayant été initialement assignée en justice. De même, il est douteux de savoir qui a rédigé l'appel du fait de l'homonymie des sociétés cédante et reprenante. Il importe toutefois peu de résoudre cette question, la désignation étant correcte au jour du dépôt de l'appel et l'intimé s'en rapportant à justice sur la question.

Il sera par conséquent constaté la substitution de la partie appelante, en ce sens que la société A_____ SA, inscrite sous n° CHE 4_____, s'est substituée à la société A_____ SA, devenue A_____ IMPORT AG, inscrite sous n° CHE 3_____.

3. L'intimé a allégué des faits nouveaux et produit des pièces nouvelle en appel.

3.1 Selon l'art. 317 al. 1 CPC, les faits et moyens de preuve nouveaux ne sont pris en considération en appel que s'ils sont invoqués ou produits sans retard (let. a) et s'ils ne pouvaient pas être invoqués ou produits devant la première instance bien que la partie qui s'en prévaut ait fait preuve de la diligence requise (let. b). Les deux conditions sont cumulatives (ATF 144 III 349 consid. 4.2.1).

S'agissant des vrais *nova* ("*echte Noven*"), la condition de nouveauté posée par la lettre b est sans autre réalisée et seule celle d'allégation immédiate doit être examinée (ATF 144 III 349 consid. 4.2.1 et les références citées). Un vrai *nova* est introduit sans retard s'il l'est dans un délai de dix jours, respectivement d'une à deux semaines (arrêt du Tribunal fédéral 4A_707/2016 du 29 mai 2017 consid. 3.3.2).Une partie qui dispose déjà d'un délai pour déposer un mémoire peut attendre la fin de ce délai, car la procédure ne s'en trouve pas retardée (arrêts du Tribunal fédéral 5A_790/2016 du 9 août 2018 consid. 3.4; 4A_707/2016 précité consid. 3.3.2).

3.2 En l'espèce, les pièces 73 et 74 produites par l'intimé sont postérieures au prononcé du jugement. Produites sans retard à l'appui de la réponse à l'appel, elles sont recevables, de même que les faits y relatifs.

Les pièces 75 et 76 sont antérieures au moment où la cause a été gardée à juger par le Tribunal. L'intimé soutient toutefois n'en avoir pris connaissance que lorsque le Ministère public de la Confédération les lui a notifiées, soit le 27 janvier 2022. La question de leur recevabilité peut toutefois demeurer indécise, dans la mesure où les faits qui s'y rapportent, soit que C_____ AG a été condamnée au paiement d'une amende administrative d'un milliard d'euros en Allemagne, ont été pris en compte par le premier juge.

4. Préalablement, l'appelante conclut à l'admission de ses écritures et pièce produite le 5 décembre 2019, déclarées irrecevables par le premier juge.

4.1 Les faits et moyens de preuve nouveaux peuvent être présentés lors des débats d'instruction lorsque ceux-ci sont ordonnés (art. 226 al. 2 CPC) ou, à défaut, à l'ouverture des débats principaux (art. 229 al. 2 CPC). Si un nouvel élément n'est introduit qu'après ce moment, il est dès lors tardif et ne peut plus être pris en considération qu'aux conditions de l'art. 229 al. 1 let. a (vrai *nova*) ou let. b (pseudo *nova*) CPC (arrêt du Tribunal fédéral 5A_767/2015 du 28 mars 2017 consid. 3.3).

Aux termes de l'art. 229 al. 1 CPC, les faits nouveaux et les nouveaux moyens de preuve ne sont admis aux débats principaux que s'ils sont invoqués sans retard et qu'ils sont postérieurs à l'échange d'écritures ou à la dernière audience d'instruction ou ont été découverts postérieurement (*novas* proprement dits) ou s'ils existaient avant la clôture de l'échange d'écritures ou la dernière audience d'instruction, mais ne pouvaient être invoqués antérieurement en faisant preuve de la diligence requise (*novas* improprement dits).

De manière générale, l'art. 229 al. 1 CPC exige que des *novas* tant proprement dits qu'improprement dits soient invoqués sans retard. Cette condition n'implique pas de délai fixe, mais laisse une certaine marge d'appréciation au juge. Il est par exemple admissible que la partie concernée ait jugé utile de faire certaines

vérifications avant d'invoquer en procédure les *novas* en question. La doctrine propose parfois d'exiger une réaction extrêmement rapide, par exemple dans les 5, 7 ou 10 jours. Selon un arrêt du Tribunal fédéral, le délai de 10 à 20 jours évoqué par la jurisprudence en matière de réplique spontanée n'est pas transposable dans une affaire complexe où une demanderesse avait présenté des *novas* occasionnés par des allégations adverses introduites à la fin d'un deuxième échange d'écritures : le Tribunal fédéral a estimé qu'alléguer ces *novas* une trentaine de jours après la réception de la duplique ne les rendait pas encore irrecevables faute d'avoir été invoqués sans retard (arrêt du Tribunal fédéral 4A_61/2017 du 31 août 2017; le délai de 10 à 20 jours précité n'avait en revanche pas été exclu dans un arrêt antérieur relatif à la diligence à respecter pour évoquer des *novas* en appel; arrêt du Tribunal fédéral 4A_707/2016 du 29 mai 2017, RSPC 2017 438).

TAPPY retient que cette exigence exclut en tout cas de laisser s'écouler plus de quelques semaines. Il ne sera dès lors pas toujours possible d'attendre la prochaine audience si celle-ci n'est pas prévue avant longtemps. WILLISEGGER semble au contraire déduire de la forme orale en principe prévue pour les compléments aux allégations et offres de preuve, lorsqu'il n'a pas été ordonné de deuxième échange d'écritures, qu'il suffirait toujours d'agir à la prochaine audience, qu'il s'agisse de premières plaidoiries, d'une audience d'administration des preuves ou des plaidoiries finales (cf. Basler Kommentar, ZPO, 2017, n. 34 et 53 ad art.229). Il faudrait au moins présumer que des *novas* sont invoqués avec retard si la partie concernée a participé à une audience, par exemple de premières plaidoiries, sans demander à les introduire alors qu'elle en aurait déjà eu la possibilité (TAPPY, Commentaire romand, Code de procédure civile, 2019, n. 9 ad art. 229 CPC et les références).

Le *dies a quo* permettant d'apprécier si une partie a réagi sans retard dépend du type de *novas* dont il s'agit : pour les *novas* proprement dits, il s'agit généralement, lorsque ces faits ont été immédiatement connus de l'intéressé, du moment où ils se sont produits. Pour les *novas* improprement dits, il faudrait partir, selon TAPPY, du moment où un plaideur faisant preuve d'une diligence normale aurait dû faire état des éléments concernés, soit du moment où il aurait pu se rendre compte de leur pertinence (ce qui pourra dépendre notamment de déterminations ou d'allégations de la partie adverse) ou de celui où il aurait pu apprendre l'existence des faits ou preuves concernés (TAPPY, op. cit., n. 10 ad art. 229 CPC et les références).

4.2 En l'espèce, les écritures et pièce litigieuses ont été versées à la procédure après l'ouverture des débats principaux, de sorte qu'elles ne pouvaient être admises que si elles étaient invoquées sans retard.

La pièce en question consiste en un rapport de l'Office fédéral allemand de l'environnement daté du 20 septembre 2019. L'appelante fait valoir que la date

indiquée sur le rapport ne correspond pas nécessairement à sa publication, mais plutôt à un "*état (Stand) au 20 septembre 2019*". Aucun élément ne permet toutefois de corroborer la version présentée par celle-ci.

La pièce litigieuse, versée à la procédure le 5 décembre 2019, a donc été produite onze semaines après sa publication.

Contrairement à ce que soutient l'appelante, il apparaît peu crédible que celle-ci ait pris connaissance de ce document lorsque C_____ AG l'a produite dans le cadre d'une autre procédure, soit le 27 novembre 2019. Si, comme elle le relève, il ne peut en effet être exigé d'une partie qu'elle ait immédiatement connaissance de tout contenu publié dans le monde, il apparaît peu probable que l'appelante, directement impliquée dans l'affaire du logiciel truqueur du groupe automobile allemand C_____, n'ait pas porté une attention particulière aux développements de cette affaire en Allemagne.

En tout état, le contenu de cette pièce n'apparaît pas déterminant pour l'issue du litige.

Le Tribunal n'ayant pas mésusé de son pouvoir d'appréciation en écartant les écritures et pièce produite par l'appelante le 5 décembre 2019, le chiffre 1 du dispositif du jugement entrepris sera par conséquent confirmé.

5. L'appelante requiert de la Cour, à titre préalable, qu'elle ordonne une contre-expertise, faisant valoir que l'expertise judiciaire n'avait pas été correctement menée, la procédure prévue par les règlements européens applicables n'ayant pas été respectée.

Elle remet en cause le principe même d'une expertise, en faisant valoir que le véhicule de l'intimé ne peut faire l'objet d'un tel examen vu l'écoulement du temps depuis son achat et la détérioration matérielle qui en découle. En outre, les exigences techniques auraient requis qu'un tel contrôle se fasse sur plusieurs véhicules et non sur un seul.

Sur le fond, l'appelante conteste l'existence d'un défaut grave ou important et fait valoir, par ailleurs, que les émissions de NO_X n'étaient pas une préoccupation pour l'acheteur, de sorte qu'elles ne pouvaient constituer un vice rédhibitoire justifiant la résolution du contrat de vente.

5.1.1 Aux termes de l'art. 197 al. 1 CO, le vendeur est tenu de garantir l'acheteur tant en raison des qualités promises qu'en raison des défauts qui, matériellement ou juridiquement, enlèvent à la chose soit sa valeur, soit son utilité prévue, ou qui les diminuent dans une notable mesure. Il répond de ces défauts, même s'il les ignorait (al. 2).

Pour que le vendeur soit tenu à garantie, trois conditions doivent être remplies : il faut que la chose présente un défaut, que ce défaut ait été ignoré de l'acheteur et que celui-ci ne l'ait pas accepté. Le défaut doit être antérieur au transfert des risques (TERCIER/BIERI/CARRON, Les contrats spéciaux, 5ème éd., 2016, n° 661), c'est-à-dire antérieur à la conclusion du contrat de vente (VENTURI/ZEN-RUFFINEN, Commentaire romand, Code des obligations I, 2021, n° 9 ad art. 197 CO). La preuve de ces conditions incombe à l'acheteur (TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n° 656).

5.1.2 Constitue un défaut l'absence d'une qualité dont le vendeur avait promis l'existence ou à laquelle l'acheteur pouvait s'attendre selon les règles de la bonne foi (ATF 114 II 239 consid. 5a/aa et les références citées, JdT 1989 I 162 ; arrêt du Tribunal fédéral 4A_619/2013 du 20 mai 2014 consid. 4.1). Selon la doctrine, il convient de comparer deux états: l'état de la chose qui a été livrée et celui de la chose qui devait être livrée. S'il y a une divergence entre ces deux états, il y a nécessairement défaut (TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n. 659 ; VENTURI/ZEN-RUFFINEN, Commentaire romand, Code des obligations I, 2e éd., Bâle 2021, n. 2 ad art. 197 CO).

Le défaut peut être matériel s'il affecte les propriétés physiques de la chose ou si celle-ci n'a pas l'utilité ou la valeur que l'acheteur en attendait, en raison de l'absence d'une qualité (TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n. 674 ; VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 4 ad art. 197 CO). Le défaut peut également être de nature économique, soit lorsque la chose qui en est affectée ne permet pas d'obtenir le rendement ou les revenus qu'il serait normal que l'acheteur puisse en retirer. Enfin, le défaut peut être juridique si la chose vendue ne correspond pas aux exigences juridiques ou ne permet pas à l'acheteur pour ce motif d'en tirer toutes les utilités (TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n. 676 et 678 et les références citées ; VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 5-6 ad art. 197 CO). Il en va ainsi des choses qui ne sont pas conformes aux prescriptions administratives (ATF 95 II 119 consid. 3b, JdT 1970 I 238).

Le vendeur répond d'abord des qualités promises, soit des assurances – qui sont des manifestations de volonté – qu'il a pu donner à l'acheteur eu égard aux qualités de la chose. Il peut avoir positivement assuré que la chose présentait certaines qualités ou, négativement, que la chose ne souffrait pas de certains manquements. Il n'est pas nécessaire que le vice en question affecte la valeur ou l'utilité de la chose pour que la responsabilité du vendeur soit engagée ; même un défaut de moindre importance peut donner lieu à garantie, sous réserve de l'abus de droit. L'assurance d'une qualité peut être expresse ou tacite et ne doit ainsi pas nécessairement revêtir la forme prescrite pour le contrat. Elle peut parfois se déduire du prix payé (lorsque celui-ci est une indication de l'authenticité de la chose) ou même d'usages commerciaux (VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 11-13 et 15 ad art. 197 CO et les références citées). Une telle promesse peut découler

d'une publicité contenue dans l'acte de vente si cette dernière comporte des indications suffisamment précises et concrètes sur une propriété déterminée de la chose vendue (ibid., n. 12 ad art. 197 CO).

Les qualités attendues sont celles qui n'ont pas été promises par le vendeur, mais sur lesquelles l'acheteur pouvait compter selon les règles de la bonne foi. Dans ce cas de figure, le vendeur n'est tenu à garantie que si l'absence de qualités attendues diminue de manière notable soit la valeur objective de la chose – et non la valeur que lui ont attribuée les parties (prix de vente) –, soit l'utilité prévue (VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 17-19 ad art. 197 CO). Le niveau d'exigence quant à la qualité attendue dépend du contenu du contrat, des règles de la bonne foi et des autres circonstances du cas concret. La responsabilité du vendeur est moins stricte pour les qualités attendues que pour les qualités promises. Certains auteurs soulignent qu'il y a en principe une diminution notable de la valeur ou de l'utilité prévue lorsque l'acheteur n'aurait pas conclu le contrat ou l'aurait conclu à des conditions différentes s'il avait connu le défaut (arrêt du Tribunal fédéral 4A_619/2013 du 20 mai 2014 consid. 4.1 et les références citées).

5.1.3 Lorsque les conditions de fond sont réunies, le droit à la garantie existe. Toutefois, si l'acheteur veut conserver son droit, il doit respecter certaines incombances (vérification de la chose et avis des défauts, cf. art. 201 CO) et agir dans les délais de prescription (TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n. 702).

5.1.4 Lorsque les conditions de fond et d'exercice de la garantie sont réunies, l'acheteur peut faire valoir les droits spécifiques que lui reconnaissent les art. 205 à 209 CO notamment.

Aux termes de l'art. 205 al. 1 CO, dans les cas de garantie en raison des défauts de la chose, l'acheteur a le choix ou de faire résilier la vente en exerçant l'action rédhibitoire, ou de réclamer par l'action en réduction de prix une indemnité pour la moins-value.

Lorsque l'acheteur a intenté l'action rédhibitoire, le juge peut se borner à réduire le prix s'il estime que la résiliation n'est pas justifiée par les circonstances (art. 205 al. 2 CO). Il s'agit là d'une application des règles de la bonne foi. L'importance du défaut est une « *circonstance* » importante pour juger du caractère justifié ou non de la résolution. Ainsi, lorsque le défaut consiste en l'absence d'une qualité essentielle ou que la chose est inutilisable, la résolution sera en principe justifiée; s'il y a plusieurs défauts, c'est de l'addition des défauts qu'il faudra tenir compte. D'autres circonstances peuvent cependant intervenir, notamment l'intérêt de l'acheteur et le comportement des parties. Ainsi, la résolution apparaît injustifiée si les désavantages qu'elle entraîne sont disproportionnés par rapport aux avantages qu'en retirerait l'acheteur ou encore si l'acheteur a laissé s'écouler un délai déraisonnable avant d'exercer son droit. Elle

apparaît en revanche justifiée si la chose est inutilisable, s'il lui manque une qualité importante ou si le vendeur a commis une faute grave ou a dissimulé le défaut. La résolution sera toujours justifiée lorsque la réduction du prix est exclue par la loi (cf. art. 205 al. 3 CO), cela même si la chose conserve son utilité (cas rare en pratique ; VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 12 ad art. 205 CO; TERCIER/BIERI/CARRON, op. cit., n. 768).

La résolution entraîne d'abord l'obligation pour les parties de rétablir l'état antérieur au contrat, en se restituant les prestations déjà faites: l'acheteur doit essentiellement restituer la chose (art. 208 al. 1 CO) et le vendeur le prix (art. 208 al. 2 1ère phrase CO). La résolution entraîne ensuite l'obligation pour le vendeur d'indemniser l'acheteur pour le dommage subi (art. 208 al. 2 2ème phrase et al. 3 CO). L'acheteur doit restituer la chose avec les profits qu'il en a retirés (art. 208 al. 1 CO). La jurisprudence retient une indemnité kilométrique pour l'utilisation d'un véhicule (VENTURI/ZEN-RUFFINEN, op. cit., n. 7 ad art. 208 CO).

5.2.1 Les véhicules ne peuvent circuler que s'ils sont en parfait état de fonctionnement et répondent aux prescriptions (art. 29 LCR).

Celles-ci sont fixées dans les ordonnances sur les exigences techniques des véhicules (OETV), renvoyant aux normes européennes (notamment le Règlement (CE) no 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 du 29.6.2007, p. 1; modifié en dernier lieu par le règlement (UE) 2018/858, JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

L'art. 93 al. 2 let. a LCR incrimine le fait de conduire un véhicule qui ne répond pas aux prescriptions légales et/ou réglementaires. Si le fait que la date de validité du contrôle antipollution soit échue ne suffit pas pour que le véhicule ne soit pas conforme aux prescriptions, il le sera cependant si les valeurs-limites en matière de gaz d'échappement ne sont concrètement pas respectées (JEANNERET, Commentaire, Les dispositions pénales de la Loi sur la circulation routière (LCR) du 19 décembre 1958, 2007, n. 59 ad art. 93 LCR).

L'annexe 2 de l'Ordonnance sur la réception par type des véhicules routiers du 19 juin 1995 (ORT; RS 741.511) consiste en une liste des organes d'expertise. A teneur de cette annexe, O_____ AG est compétent pour les "*véhicules, châssis, systèmes et composants de véhicules, éléments d'équipement et dispositifs de protection pour les utilisateurs d'un véhicule (...)*", les "*[m]esures de la fumée et expertises*" selon l'art. 41, al. 4 et 5 de l'Ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers du 19 juin 1995 (ci-après OETC; RS 741.41) et la "*[f]ixation des récipients à gaz pour le fonctionnement du véhicule*". Quant au Laboratoire de gaz d'échappement de la Haute école

spécialisée de T_____, section technique automobile, il est compétent en matière de "*mesure de la puissance des moteurs, expertise des émissions de gaz d'échappement et de fumées et mesure de la consommation de carburant*".

5.2.2 La Communauté européenne (CE) émet depuis plusieurs décennies des directives pour la réception des véhicules à moteur. Elles visent à établir un marché commun garantissant un niveau de protection élevé en matière de santé, de sécurité, de protection de l'environnement et du consommateur. Dans ce cadre, la CE édite depuis 1992 les normes européennes d'émission des véhicules qui doivent être respectées lors de leur homologation et leur mise en circulation. Dites "*normes Euro*", elles déterminent les limites et la façon de calculer leurs émissions polluantes sur la base du "*nouveau cycle européen de conduite*" (en anglais *New European Driving Cycle*, ou NEDC) jusqu'en 2017-2018, puis sur la base de la procédure d'essai mondiale harmonisée pour les véhicules légers (en anglais *Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedures*, ou WLTP) (cf. TIEFNIG, Le consommateur face au scandale Volkswagen, in Circulation routière 2/2016, p. 50).

5.2.3 Le 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 établit des exigences techniques communes concernant la réception des véhicules à moteur et de leurs pièces de rechange, comme les dispositifs de rechange de maîtrise de la pollution, au regard de leurs émissions et établit des règles pour la conformité en service, la durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution, des systèmes de diagnostic embarqués, la mesure de la consommation de carburant et l'accessibilité des informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (article premier).

L'article 4 de ce Règlement fixe les obligations des constructeurs relatives à la réception des véhicules. Il est notamment prévu que 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 audit Règlement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. Les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période pouvant atteindre cinq ans ou 100'000 km, au premier des deux termes échus. L'essai de durabilité des dispositifs de maîtrise de la pollution entrepris pour la réception couvre une période de 160'000 km. Pour se conformer à cet essai de durabilité, le constructeur doit avoir la possibilité d'avoir recours au banc d'essai de vieillissement.

Ce Règlement comprend une annexe composée de différents tableaux, notamment le "*Tableau 1*" fixant les valeurs limites d'émission "*Euro 5*" (masse de monoxyde carbone, d'hydrocarbures, d'hydrocarbures non méthaniques, d'oxydes d'azote (NO_x), de particules ainsi que de la masse combinée d'hydrocarbures totaux et d'oxydes d'azote (THC + NO_x)).

Le Règlement (CE) n. 715/2007 est complété par les Règlements (UE) 2017/1151 du 1er juin 2017 et 2017/1347 du 13 juillet 2017.

5.2.4 Le Règlement n. 83 de la Commission économique pour l'Europe des Nations-Unies (CEE-ONU) prévoit des prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules en ce qui concerne l'émission de polluants selon les exigences du moteur en matière de carburant.

A teneur du paragraphe 5.1.2 de ce Règlement, les moyens techniques mis en œuvre par le constructeur doivent être tels que, conformément aux dispositions dudit Règlement, les véhicules doivent présenter, pendant toute leur durée de vie normale et dans des conditions normales d'utilisation, un taux d'émissions de gaz d'échappement et d'émissions de gaz par évaporation effectivement limité. Pour les émissions à l'échappement, ces conditions sont considérées comme remplies si les dispositions du paragraphe 5.3.1.4 (qui concerne le déroulement de l'essai) et du paragraphe 8.2.3.1 (qui concerne le contrôle de la conformité pour un essai de type I) sont respectivement remplies.

Le paragraphe 8 dudit Règlement est consacré à la conformité de la production (COP). Ainsi, tout véhicule portant une marque d'homologation en application du Règlement doit être conforme au type de véhicule quant aux éléments ayant une influence sur les émissions à l'échappement et les émissions par évaporation (paragraphe 8.1). A teneur du paragraphe 8.2.3.1.1, trois véhicules sont prélevés aléatoirement dans la série et sont soumis à l'essai décrit au paragraphe 5.3.1 (essai de type I – simulation des émissions moyennes à l'échappement après un démarrage à froid).

L'annexe 4 du Règlement n. 83 décrit la méthode à suivre pour l'essai du type I défini à son paragraphe 5.3.1 et contient des prescriptions quant au cycle d'essai au banc à rouleaux (point 2), au véhicule et au carburant (point 3), à l'appareillage d'essai (point 4), à la préparation de l'essai (point 5), au mode opératoire pour l'essai au banc (point 6) et pour le prélèvement et l'analyse des gaz (point 7), et à la détermination de la quantité de gaz polluants et de particules polluantes émis (poin 8).

Son appendice 1 traite de la décomposition séquentielle du cycle de marche pour l'essai du type I.

L'appendice 3 concerne le contrôle de la conformité en service, et décrit les critères concernant la sélection des véhicules d'essai, et les procédures de contrôle de la conformité en service. A teneur du chiffre 2.4, le véhicule ne doit présenter aucune indication de mauvaise utilisation (par exemple, participation à des compétitions, surcharge, utilisation d'un carburant inadéquat ou autre utilisation incorrecte), ni d'autres facteurs (par exemple, manipulations) qui pourraient avoir une incidence sur le comportement du véhicule en matière d'émissions. Dans le cas d'un véhicule équipé d'un système OBD, les informations concernant le code d'erreur et le kilométrage stockées dans l'ordinateur sont prises en considération. Un véhicule n'est pas sélectionné pour l'essai si les informations stockées dans l'ordinateur montrent que le véhicule a fonctionné après l'enregistrement d'un code d'erreur et qu'il n'a pas été réparé rapidement. Selon le ch. 3.4, la compression est vérifiée. Si le résultat n'est pas satisfaisant, le véhicule est rejeté.

5.3.1 Le tribunal peut, à la demande d'une partie ou d'office, demander une expertise à un ou plusieurs experts (art. 183 al. 1 CPC).

Pour qu'il y ait matière à expertise, il faut que le tribunal s'estime insuffisamment outillé intellectuellement pour élucider seul un point de fait pertinent, et que des personnes tierces disposent de connaissances leur permettant d'émettre un avis plus fiable sur la question. Quant à l'objet de l'expertise, on dira qu'il recouvre tout le champ du savoir qui permet de reconstituer ou d'élucider un point de fait pertinent contesté, et qui échappe en tout ou partie au tribunal, privé des « *connaissances spéciales* » lui permettant d'apprécier au mieux la vraisemblance d'un fait, en l'état actuel du savoir humain (SCHWEIZER, Commentaire Romand, Code de procédure civile, n. 2 et 11 ad art. 183 CPC).

5.3.2 A teneur de l'art. 188 al. 2 CPC, le tribunal peut, à la demande d'une partie ou d'office, faire compléter ou expliquer un rapport d'expertise lacunaire, peu clair ou insuffisamment motivé, ou faire appel à un autre expert.

Le juge apprécie librement la force probante d'une expertise. Dans le domaine des connaissances professionnelles particulières, il ne peut toutefois s'écarter des conclusions de l'expert que pour des motifs importants qu'il lui incombe d'indiquer, par exemple lorsque le rapport d'expertise présente des contradictions ou attribue un sens ou une portée inexacts aux documents et déclarations auxquels il se réfère. Il appartient dès lors au juge d'examiner, au regard des autres preuves et des observations des parties, si des objections sérieuses viennent ébranler le caractère concluant de l'expertise. Lorsque les conclusions de l'expertise judiciaire se révèlent douteuses sur des points essentiels, le juge est tenu de recueillir des preuves complémentaires pour dissiper ses doutes, notamment par un complément d'expertise ou une nouvelle expertise. A défaut, en se fondant sur une expertise non concluante, il pourrait commettre une appréciation arbitraire des preuves

(ATF 146 IV 114 consid. 2.1; 142 IV 40 consid. 2.1.3; arrêt du Tribunal fédéral 5A_381/2020 du 1er septembre 2020 consid. 4.1 et les références citées).

Le juge ne doit pas placer ses connaissances au-dessus de celles, spécialisées, de l'expert, et ne doit pas se poser en arbitre d'un conflit d'opinions entre spécialistes, mais peut au contraire, sur les questions techniques, se fier à l'avis motivé de l'expert qu'il a désigné. Il peut en général se limiter à examiner des questions formelles, comme l'existence de motifs de récusation de l'expert ou les contradictions manifestes dans l'expertise, et admettre que pour le reste, il incombe aux parties, dans le cadre de leur devoir de coopération, de remettre en cause les fondements de l'expertise en produisant une expertise privée (arrêt du Tribunal fédéral 4A_202/2014 du 18 février 2015 consid. 4.1).

5.3.3 Conformément à l'art. 316 al. 3 CPC, l'instance d'appel peut librement décider d'administrer des preuves. Cette disposition ne confère toutefois pas à l'appelant un droit à la réouverture de la procédure probatoire et à l'administration de preuves (ATF 138 III 374 consid. 4.3.1). Elle peut également refuser une mesure probatoire en procédant à une appréciation anticipée des preuves, lorsqu'elle estime que le moyen de preuve requis ne pourrait pas fournir la preuve attendue ou ne pourrait en aucun cas prévaloir sur les autres moyens de preuve déjà administrés par le tribunal de première instance, à savoir lorsqu'il ne serait pas de nature à modifier le résultat des preuves qu'elle tient pour acquis (ATF 138 III 374 consid. 4.3.2; arrêt du Tribunal fédéral 5A_851/2015 du 23 mars 2016 consid. 3.1). L'autorité jouit d'un large pouvoir d'appréciation (arrêt du Tribunal fédéral 4A_229/2012 du 19 juillet 2012 consid. 4).

5.4 En l'espèce, il n'est pas contesté que C_____ AG a utilisé un logiciel ayant pour effet que les véhicules concernés, dont celui de l'intimé, émettaient, dans les conditions de test sur le banc d'essai, une quantité d'oxyde d'azote considérablement inférieure à celle émise sur la route, ni que l'appelante a vendu un de ces véhicules à l'intimé, ni encore que l'intimé a bénéficié – sans frais – de la procédure de rappel devant y remédier le 27 février 2017.

Pour que l'intimé puisse exercer l'action rédhibitoire, son véhicule doit présenter un défaut. Partant, il convient d'examiner, en premier lieu, si le problème d'émission trop importante d'oxydes d'azote persiste malgré la mise à jour du logiciel et si cette dernière a éventuellement engendré d'autres problèmes (puissance du moteur, consommation de carburant, performances sur route).

5.4.1 Le Tribunal a considéré que tel était le cas, en se basant sur les résultats de l'expertise.

L'appelante, qui conclut à titre préalable à ce qu'une contre-expertise soit ordonnée, critique le principe même d'une expertise. Elle soutient qu'une telle

mesure d'instruction ne pouvait être ordonnée dans le cas d'espèce pour plusieurs raisons.

Tout d'abord, elle se prévaut, à tort, du délai fixé par le Règlement (CEE) n. 715/2007 pour soutenir que, compte tenu de l'écoulement du temps, le véhicule de l'intimé ne pouvait plus être soumis à un tel examen puisque celui-ci concerne les obligations des constructeurs relatives à la réception des véhicules, soit l'acte par lequel les autorités compétentes d'un Etat attestent de la conformité du véhicule aux règlementations concernant les exigences techniques applicables. Si ledit règlement prévoit que les mesures de la conformité en service font l'objet de vérifications pendant une période "*pouvant atteindre cinq ans ou 100'000 km*" (au premier des termes échus), il n'en demeure pas moins que tout véhicule circulant en Suisse doit continuer de respecter les prescriptions légales et règlementaires, et notamment les valeurs-limites en matière de gaz d'échappement. Une expertise judiciaire apparaît ainsi être une mesure adéquate pour le vérifier, même lorsque le véhicule a été acheté plusieurs années auparavant.

L'appelante ne peut rien tirer non plus des prescriptions en matière d'homologation de véhicules, qui prévoient que le contrôle est effectué sur un échantillonnage de véhicules (trois) bénéficiant de la même réception par type, le but de l'expertise n'étant pas de vérifier la conformité d'un modèle ou d'un type de véhicule mais la présence de défauts sur un véhicule en particulier.

Enfin, le fait que l'expert a constaté que le moteur du véhicule de l'intimé était plus puissant qu'annoncé par le constructeur ne suffit pas non plus à exclure le principe même d'une expertise, étant rappelé que celle-ci avait notamment pour objet de déterminer si la procédure de rappel avait pu modifier la puissance de son moteur. Quant aux critiques de l'appelante concernant le caractère concluant de l'expertise, en lien précisément avec la question de la puissance du moteur, elles seront examinées ci-après (cf. *infra* consid. 5.4.2).

Ainsi, aucune des raisons avancées par l'appelante ne permet d'exclure le principe d'une expertise.

C'est au contraire à juste titre que le premier juge, qui n'était pas suffisamment outillé, de par sa formation et ses connaissances, pour apprécier la question de savoir si le véhicule litigieux respectait les normes environnementales en matière d'émission de gaz d'échappement, notamment, a ordonné une telle mesure d'instruction.

5.4.2 Pour ce faire, il a mandaté un expert compétent en désignant L_____ (M_____ SA), lequel a fait appel au O_____ et à la Haute école spécialisée de T_____, soit des organes d'expertise au sens de l'ORT.

Il n'est pas allégué que l'expert ne disposait pas des garanties suffisantes d'indépendance et d'impartialité.

Contrairement aux nombreuses critiques de l'appelante en ce sens, il résulte du rapport d'expertise et des déclarations des experts que les mesures ont été effectuées conformément aux prescriptions figurant dans les règlements précités (en particulier le Règlement n. 83 CEE-ONU), sur la base du nouveau cycle européen de conduite et des informations fournies par l'OFROU.

Pour le surplus, ladite expertise a utilement été complétée par l'audition des trois experts.

L'appelante formule néanmoins de nombreuses critiques sur la manière dont ont été mesurés les gaz d'échappement et la puissance du moteur du véhicule en question.

Avant d'y répondre, et d'examiner si des objections sérieuses s'imposent sur la cohérence des explications données par l'expert, il y a lieu de relever que les nombreuses explications techniques fournies par l'appelante, formulées en opposition à l'avis exprimé par les experts, ne sont appuyées par aucune pièce permettant de vérifier l'exactitude de ces informations, que ce soit sur la manière d'obtenir une augmentation de la puissance d'un moteur ou sur le mode de fonctionnement des moteurs diesel de type 5_____ notamment. Or, si elle entendait remettre en cause les fondements de l'expertise, il incombait à l'appelante de produire un avis étayé, de type expertise privée, à l'appui de sa demande de contre-expertise formulée le 23 juillet 2020, afin de jeter un doute fondé sur la pertinence et la cohérence de l'expertise judiciaire, ce qu'elle n'a pas fait.

5.4.2.1 Dans le cadre de l'examen des émissions de gaz d'échappement, l'appelante reproche en premier lieu à l'expert d'avoir tenu compte d'une masse inertielle de 1'810 kg pour procéder aux mesures demandées. Or, il n'y a aucune raison de penser que l'expert, qui n'est autre que l'organe d'expertise en matière d'émissions de gaz d'échappement selon l'ORT, aurait dû, en réalité, tenir compte du poids réel du véhicule, comme l'entend l'appelante. S_____, du Centre de contrôle des gaz d'échappement, n'a d'ailleurs pas laissé la porte ouverte à une telle éventualité, en confirmant, lors de son audition, qu'il s'était fondé sur les réglages d'usine du véhicule et non sur le poids du véhicule, qu'il n'ignorait pas.

L'appelante critique ensuite l'expertise en tant qu'elle ne tient pas compte du dysfonctionnement constaté du système Start and Stop ("*ausser Betrieb*" (hors service) à teneur du rapport). La position de l'appelante, qui soutient que ce dysfonctionnement aurait des conséquences importantes sur les émissions de gaz du véhicule, puisqu'une phase de l'essai simulerait notamment la conduite automobile en milieu urbain et impliquerait par conséquent des arrêts, est

toutefois contredite par l'avis de l'expert qui, bien qu'il ait indiqué, en audience, que les conséquences seraient "*minimes sur les émissions de gaz*", n'a pas modifié sa conclusion sur ce point, ce qui n'apparaît pas contradictoire compte tenu du dépassement assez important des valeurs d'oxydes d'azote (32%). Quoi qu'il en soit, la position d'un expert compétent en matière d'émissions de gaz d'échappement selon l'ORT ne saurait être remise en doute sur la base de simples allégations non corroborées par des pièces du dossier.

L'appelante formule également des critiques en lien avec le dispositif OBD du véhicule. Elle estime que l'indication "*[a]ucun dispositif de diagnostic OBD n'a été fixé au véhicule pendant les tests*" figurant dans le rapport d'expertise traduit une méconnaissance de l'expert en matière de technologie automobile, dans la mesure où, selon elle, il ne s'agit pas d'un dispositif "*qui se fixe au véhicule ou qui serait susceptible d'être enlevé*". Ce grief repose toutefois sur une lecture partielle dudit rapport. En effet, il ressort du rapport d'expertise que le véhicule est bien équipé d'un tel dispositif, l'expert ayant relevé que le "*seuil OBD*" d'émissions d'oxydes d'azote pour l'activation du témoin n'avait pas été dépassée. L'extrait cité par l'appelante apparaît plutôt avoir été formulé pour indiquer qu'aucun dispositif externe n'avait été branché sur le véhicule durant les essais, ce qui n'est pas critiquable.

Par ailleurs, les éventuels réquisits en matière de contrôle de la conformité en service et critères de sélection des véhicules d'essai, notamment les ch. 2.4 (système OBD) et 3.4 (taux de compression du moteur) de l'appendice 3 du Règlement n. 83 invoqué par l'appelante, ne sont pas transposables à la procédure d'expertise judiciaire litigieuse. Pour le surplus, les développements non étayés de l'appelante sur la manière dont fonctionnerait un moteur diesel et les conséquences qu'aurait un taux de compression trop bas ne permettent pas de remettre en cause les fondements de l'expertise.

L'appelante allègue ensuite que la batterie joue un rôle important, notamment dans les "*phases de démarrage du moteur et au ralenti, soit des phases au cours desquelles les émissions de gaz polluants sont élevées [et qu']un démarrage difficile du moteur a pour conséquence une émission plus importante de tels polluants*". Selon elle, il était dès lors essentiel que l'expert procède à un contrôle de la charge de la batterie et la remplace cas échéant. Aucun élément ne permet toutefois de mettre en doute l'avis de l'expert, dont il ressort des déclarations qu'il n'apparaît pas nécessaire de procéder au contrôle de la batterie avant de mesurer les émissions de gaz d'échappement.

L'appelante ajoute encore, "*sans être exhaustif, que le véhicule n'a pas été contrôlé avant la procédure d'essai comme le prévoit le Règlement n. 83 (CEE-ONU), que l'huile moteur n'a été ni contrôlée, ni remplacée et qu'il n'a pas été utilisé le carburant de référence prévu (...)*".

S_____, pour le Centre de contrôle des gaz d'échappement, a certes admis ne pas avoir utilisé un carburant de référence, pourtant requis par la norme Euro 5. Il a toutefois affirmé que cela n'avait pas eu d'incidence sur les résultats de l'expertise, en expliquant que la composition d'un carburant à la pompe était "*très proche*" de celle du carburant de référence, et rien ne permet de retenir le contraire.

Pour le reste, l'on ne discerne pas sur quelle base l'appelante affirme que l'huile du moteur aurait dû être contrôlée, ou que la procédure suivie par les experts ne serait pas conforme s'agissant du contrôle préalable du véhicule. Sur ce dernier point, il sera relevé qu'il ressort du rapport du O_____ qu'il a été procédé à la réception du véhicule et au contrôle des composants avant que les performances soient mesurées, ce qui a été confirmé par l'expert L_____ lors de son audition.

Par conséquent, l'appelante n'a soulevé aucune objection sérieuse ébranlant le caractère concluant de l'expertise en lien avec les émissions de gaz d'échappement.

5.4.2.2 S'agissant de la question de la puissance du moteur, l'appelante reproche aux experts de ne pas avoir fourni d'explication au résultat constaté, soit que la puissance réelle du moteur était supérieure de 15,5% à 20,1% à celle déclarée par le constructeur.

La mission d'expertise consistait notamment à déterminer si les correctifs effectués avaient modifié la puissance du moteur. Si l'expert n'a pas été en mesure d'indiquer si la procédure de rappel était la cause de cette augmentation de puissance, ne disposant pas des valeurs avant ledit correctif, il n'en demeure pas moins que la puissance constatée est supérieure à celle indiquée dans les documents d'homologation. Compte tenu de la situation d'espèce, soit l'utilisation par un groupe automobile de techniques visant à réduire frauduleusement les émissions de certains de ses moteurs lors des essais d'homologation, la thèse avancée par l'appelante, soit que l'intimé pourrait être à l'origine d'une modification de son véhicule, n'apparaît pas crédible. En particulier, il ne saurait être reproché aux experts de ne pas avoir cherché d'autres explications – au demeurant peu vraisemblables comme l'ont affirmé l'expert L_____ et le O_____.

L'appelante n'avait d'ailleurs pas envisagé une telle hypothèse, dans le cadre de ses conclusions sur expertise du 31 août 2018.

L'appelante n'a d'autre part pas jugé utile d'interroger les experts, en particulier S_____, sur l'éventuelle corrélation entre la puissance du moteur et ses émissions de gaz. Ses développements à ce sujet, non étayés par des pièces, ne permettent pas de retenir un tel lien.

Enfin, il est admis que, selon les informations disponibles sur le site internet de C_____, le véhicule de l'intimé se caractérise notamment par une puissance motrice élevée. L'expert N_____ (O_____) a d'ailleurs déclaré que, d'après son expérience, la puissance du moteur des véhicules à turbocompresseur était plus élevée que celle annoncée par les constructeurs.

Par conséquent, l'appelante n'a soulevé aucune objection sérieuse ébranlant le caractère concluant de l'expertise en lien avec la puissance du moteur.

5.4.3 Le Tribunal n'avait dès lors aucune raison de s'écarter de l'expertise, qui ne présente pas de contradictions manifestes. La Cour parvient à la même conclusion.

Pour les mêmes motifs, il n'y a pas non plus lieu d'ordonner la contre-expertise requise par l'appelante au stade de la seconde instance. Celle-ci sera déboutée des conclusions prises à cet effet.

5.4.4 Reste à examiner si c'est à juste titre que le Tribunal a considéré que l'exercice de l'action rédhibitoire par l'intimé était justifié en l'occurrence.

L'intimé a acheté un véhicule C_____/1_____ 7_____ Technology 1.6 litre TDI à l'appelante, de sorte que les parties sont liées par un contrat de vente.

Pour que l'appelante soit tenue à garantie, il faut, en premier lieu, que le véhicule présente un défaut.

Le Tribunal a retenu, sans être critiqué sur ce point, que le "*TDI*" désignait, à teneur du site internet de C_____, des véhicules diesel dont le moteur se distinguait par une économie de carburant, de faibles émissions, une puissance motrice élevée et un très bon rendement.

Il n'est par ailleurs pas contesté que C_____ a utilisé un logiciel ayant pour effet que les véhicules diesel concernés, et notamment celui de l'intimé, émettaient sur le banc d'essai, une quantité d'oxyde d'azote considérablement inférieure à celle qu'ils émettaient sur la route.

L'intimé a, dans ce contexte, soulevé un défaut de son véhicule lié à ses émissions de gaz polluants.

Il résulte de l'expertise, dont la force probante a été admise *supra* (consid. 5.4.3), que la masse d'oxydes d'azote (NO_X) et la masse combinée d'hydrocarbures totaux et d'oxydes d'azote (THC + NO_X) émises par le moteur du véhicule de l'intimé sont supérieures aux limites fixées par la norme Euro 5.

Le véhicule de l'intimé présente donc un défaut.

Même à suivre l'appelante, qui soutient que les émissions d'oxydes d'azote n'étaient pas une préoccupation pour l'intimé, et à retenir que ce dernier n'a pas établi son intérêt particulier pour un véhicule "*vert*", il n'en demeure pas moins qu'un moteur qui n'est pas conforme aux prescriptions légales est un moteur affecté d'un défaut. Le fait que ledit véhicule ne se soit pas vu retirer son autorisation de circuler n'y change rien.

La réalisation des deux autres conditions (défaut ignoré et non accepté par l'acheteur) n'étant par ailleurs pas remise en cause, à juste titre, par les parties, les conditions de fond sont réunies pour ouvrir le droit à la garantie.

Pour le surplus, il n'est pas contesté que l'intimé a régulièrement procédé à un avis des défauts et que son droit n'est pas prescrit.

Reste à examiner si la résolution du contrat est, en l'espèce, justifiée par les circonstances.

L'appelante soutient que le défaut dont se prévaut l'intimé n'a jamais entravé, d'une quelconque manière, l'usage de la chose vendue, que l'intimé dispose d'un véhicule de fonction également équipé d'un moteur diesel et qu'il a continué d'utiliser le véhicule litigieux, même après avoir pris connaissance du prétendu défaut. Ces circonstances démontreraient le caractère injustifié de la résolution du contrat.

Certes, le véhicule de l'intimé est toujours, administrativement, autorisé à circuler. Il n'en demeure pas moins qu'il ne répond pas aux normes fixées par les ordonnances techniques et que, par conséquent, l'intimé est susceptible de commettre une infraction. Dans de telles circonstances, la résolution de la vente apparaît justifiée.

Les autres éléments avancés par l'appelante ne sont pas susceptibles de modifier ce constat. En effet, le fait que l'acheteur continue d'utiliser la voiture après avoir intenté l'action rédhibitoire ne suffit pas à exclure l'exercice de l'action rédhibitoire, la jurisprudence prévoyant une indemnité kilométrique pour l'utilisation ultérieure d'un véhicule. Quant au fait que l'intimé ait disposé d'un véhicule de fonction équipé d'un moteur diesel, rien n'indique que l'automobile en question ne respecte pas les exigences techniques.

Les motivations de l'intimé pour l'achat de ce véhicule ne sont pas non plus pertinentes. Ce d'autant que la présente cause s'inscrit dans un contexte particulier, soit un scandale industriel et sanitaire lié à l'utilisation par C_____ de différentes techniques visant à réduire frauduleusement les émissions polluantes de ses moteurs lors des essais d'homologation.

Au vu de ce qui précède, c'est à juste titre que le Tribunal a considéré que l'intimé était légitimé à exercer l'action rédhibitoire.

L'appelante ne critique pas le calcul opéré par le premier juge pour arrêter le montant dû par le vendeur, en particulier l'indice kilométrique retenu, de sorte qu'il n'y a pas lieu de revenir sur ce point.

5.4.5 Le jugement entrepris sera par conséquent confirmé.

6. Les frais judiciaires d'appel seront arrêtés à 3'000 fr. (art. 17 et 35 RTFMC) et mis à la charge de l'appelante, qui succombe (art. 106 al. 1 CPC). Ils seront partiellement compensés avec l'avance de frais de 1'800 fr. fournie par elle, laquelle reste acquise à l'Etat de Genève (art. 111 al. 1 CPC). L'appelante sera condamnée à verser le solde de 1'200 fr. à l'Etat de Genève, soit pour lui les Services financiers du Pouvoir judiciaire.

L'appelante sera également condamnée à verser des dépens d'appel à l'intimé, d'un montant de 3'000 fr. (art. 85 et 90 RTFMC), débours et TVA inclus (art. 25 et 26 LaCC).

* * * * *

PAR CES MOTIFS,

La Chambre civile :

A la forme :

Déclare recevable l'appel interjeté le 24 novembre 2021 par A_____ SA contre le jugement JTPI/13464/2021 rendu le 21 octobre 2021 par le Tribunal de première instance dans la cause C/21600/2016.

Préalablement :

Ordonne la substitution de la partie appelante, en ce sens que la société A_____ SA, inscrite sous n° CHE 4_____, s'est substituée à la société A_____ SA, devenue A_____ IMPORT AG, inscrite sous n° CHE 3_____.

Au fond :

Confirme le jugement entrepris.

Déboute les parties de toutes autres conclusions.

Sur les frais :

Arrête les frais judiciaires d'appel à 3'000 fr., les met à la charge de A_____ SA et les compense partiellement avec l'avance de frais de 1'800 fr. fournie par elle, laquelle reste acquise à l'Etat de Genève.

Condamne A_____ SA à verser à 1'200 fr. à l'Etat de Genève, soit pour lui les Services financiers du Pouvoir judiciaire.

Condamne A_____ SA à verser 3'000 fr. à B_____ à titre de dépens d'appel.

Siégeant :

Madame Ursula ZEHETBAUER GHAVAMI, présidente; Madame Nathalie RAPP, Monsieur Jean REYMOND, juges; Madame Camille LESTEVEN, greffière.

La présidente :	La greffière :
Ursula ZEHETBAUER GHAVAMI	Camille LESTEVEN

<u>Indication des voies de recours</u> :

Conformément aux art. 113 ss de la loi fédérale sur le Tribunal fédéral du 17 juin 2005 (LTF; RS 173.110), le présent arrêt peut être porté dans les trente jours qui suivent sa notification avec expédition complète (art 100 al. 1 LTF) par-devant le Tribunal fédéral par la voie du recours constitutionnel subsidiaire.
Le recours doit être adressé au Tribunal fédéral, 1000 Lausanne 14.

Valeur litigieuse des conclusions pécuniaires au sens de la LTF inférieure à 30'000 fr.