

Newsletter DEJF - Mai 2022

Cher Participant, Chère Participante,

Je vous écris aujourd'hui afin de vous informer des progrès réalisés dans notre quête d'indemnisation pour les citoyens européens touchés par le scandale du diesel.

La fondation Diesel Emissions Justice (DEJF) est la seule fondation ayant engagé des actions collectives contre le groupe Volkswagen (Volkswagen, Audi, SEAT, Skoda, Porsche), Daimler (Mercedes et Mercedes Benz), le groupe Stellantis (FIAT, Alfa Romeo, Jeep, Citroën, Peugeot, DS Opel) et Renault (Dacia et Renault).

Selon les recherches de nos experts, tous les constructeurs mentionnés ci-dessus ont installé des logiciels dissimulant, dans les centres d'essais réglementés, le taux très élevé des émissions nocives de leurs véhicules diesel réellement produites sur nos routes.

Plus tôt ce mois-ci, le tribunal d'Amsterdam s'est déclaré compétent dans l'affaire engagée par la DEJF contre le groupe Stellantis pour entendre les réclamations de la Fondation au nom de tous les citoyens européens possédant un véhicule diesel de FIAT, Alfa Romeo et/ou Jeep. Dans l'affaire engagée à l'encontre du groupe Volkswagen, le tribunal s'estime compétent uniquement pour statuer sur les réclamations des citoyens néerlandais touchés par le scandale du diesel.

Dans les deux affaires, la Cour a décidé qu'elle n'appliquerait pas la nouvelle loi sur l'action collective en règlement des dommages de masse (WAMCA), qui permettrait de réclamer des dommages-intérêts directement au nom des citoyens. Selon la Cour, le logiciel d'invalidation aurait été développé avant le 15 novembre 2016, ce qui signifie que les actions collectives devraient être menées sous l'ancien régime d'action collective (le WCAM).

Andrew Goodman, président de la DEJF : « Ce sont des décisions importantes. La compétence internationale du tribunal d'Amsterdam dans l'affaire FIAT et al. est un excellent résultat, car il offre la possibilité de résoudre ce problème qui perdure dans une affaire à grande échelle. C'est une victoire pour les citoyens européens touchés par le scandale du diesel dans l'affaire FIAT. Cependant, nous pensons que la procédure dirz WAMCA devrait s'appliquer car les constructeurs automobiles ont continué à vendre des diesels avec des logiciels d'invalidation illégaux après le 15 novembre 2016. Une part importante de ces véhicules circule toujours sur la voie publique. C'est pour cette raison que la fondation DEJF fera appel très bientôt et attend la nouvelle décision avec confiance. »

La Fondation fera appel des décisions afin de représenter aussi les propriétaires de VW en dehors des Pays-Bas.

La Fondation continue de suivre de près le scandale du Dieselgate à travers l'Europe avec ses homologues à l'étranger dans le cadre d'un effort concerté et continu afin que les personnes touchées par de telles activités illégales puissent obtenir réparation. Nous coordonnons nos activités en soutien des autorités chargées des poursuites, des organismes de réglementation, des associations environnementales qui poursuivent indépendamment leur quête de justice d'un point de vue public.

Pour les participants dans nos procédures françaises contre Volkswagen, Audi, Skoda, Seat et Porsche, celles-ci suivent leur cours. Les parties défenderesses -ont demandé des informations sur les participants représentés par la DEJF dans la procédure, et la Fondation s'est entièrement conformée et a produit les documents requis. La prochaine étape devrait être la présentation des conclusions des défendeurs.

Nous vous tiendrons, comme toujours, informés de tout développement dans nos procédures à travers l'Europe contre les fabricants impliqués.

En outre, nous aimerions vous informer des développements récents suivants dans les affaires de Diesel.

Tout d'abord, de nombreux développements importants concernant les mises à jour logicielles et l'illégalité des fenêtres de températures ont été apportés.

Dans des conclusions de septembre 2021 rendues dans trois affaires combinées (C 128/20, C 134/20 et C 145/20), l'Avocat Général Rantos a estimé que la mise à jour logicielle des véhicules Euro 5 produits par Volkswagen et al. équipés du moteur EA 189 contient des dispositifs d'invalidation illégaux. Il s'agit d'une fenêtre de températures qui réduit le fonctionnement du moteur à des températures communément enregistrées en Europe, à savoir 15-33 degrés Celsius et d'un altimètre qui réduit le fonctionnement au-delà de 1 000 mètres. L'Avocat Général a également considéré que cette condition constituait un défaut de conformité, quand bien même le consommateur aurait eu connaissance du défaut lors de l'achat du véhicule.

Si ces conclusions sont suivies, elles mettront hors de doute le fait que les fenêtres thermiques utilisées par de nombreux constructeurs, dont Volkswagen, Mercedes, Fiat, Renault, Peugeot Citroën et Opel, sont illégales et engagent la responsabilité.

Entre-temps, ce raisonnement a été repris par la Cour suprême allemande (Bundesgerichtshof). Dans une décision du 26 janvier 2020 (VIII ZR 140/20), le Bundesgerichtshof a une nouvelle fois confirmé que la mise à jour logicielle sur le moteur EA 189 constitue un dispositif d'invalidation illégal. Le Bundesgerichtshof a également considéré que l'approbation de cette mise à jour par l'organisme d'homologation allemand KBA n'est pas pertinente, et que cela n'atténue pas le risque d'une interdiction d'utilisation du véhicule. Si ces décisions sont suivies, cela mettra hors de doute le fait que les fenêtres thermiques utilisées par de nombreux constructeurs, dont Volkswagen, Mercedes, Fiat, Renault, Peugeot Citroën et Opel, sont illégales et engagent la responsabilité.

Une organisation environnementale est qualifiée pour contester les décisions concernant l'approbation des mises à jour logicielles par l'organisme national d'homologation.

Dans l'affaire C-873/19 devant la Cour européenne de justice, l'association environnementale Deutsche Umwelthilfe, avec laquelle la Fondation a déjà collaboré dans le cadre de l'affaire Daimler (voir notre Newsletter précédente), a intenté une action contre l'Autorité fédérale allemande des transports motorisés (KBA). Dans cette action, Deutsche Umwelthilfe a contesté son approbation des mises à jour logicielles pour les moteurs EA 189 en raison de la présence d'une fenêtre thermique.

Le tribunal national a estimé que le droit procédural allemand n'autorisait pas cette association à contester l'approbation de l'autorité allemande. Il a par conséquent demandé à la Cour de justice de l'union Européenne (CJUE) si la convention d'Aarhus et les droits fondamentaux du droit Européen exigeaient du tribunal national qu'il reconnaisse le droit de contester cette décision.

L'avis de l'Avocat Général dans cette affaire a plaidé favorablement, ce qui signifie que l'association environnementale doit avoir le droit de protéger l'intérêt général (de l'environnement) et de contester la décision de la KBA. Il fournit également des éclaircissements supplémentaires sur la manière d'évaluer la légalité des dispositifs d'invalidation. Cette décision ouvre la possibilité aux organisations environnementales de contester les décisions concernant encore plus de constructeurs.

La fondation DEJF espère que l'arrêt de la CJUE suivra l'avis de l'Avocat Général pour renforcer la protection de l'environnement en accordant le droit d'agir aux ONG spécialisées. En fin de compte, si l'affaire nationale allemande devait se poursuivre et que l'homologation européenne de ces moteurs était annulée, cette affaire pourrait avoir des implications importantes dans le litige du Dieselgate, à l'instar de l'initiative de la DEJF.

Le moteur Euro 6 EA 288 de Volkswagen

De nombreuses décisions de tribunaux inférieurs allemands ont été rendues récemment concernant le moteur EA 288, largement utilisé par Volkswagen, successeur du moteur EA 189 qui équipait lui-même de nombreux véhicules. La décision de la Cour d'appel (Oberlandesgericht) de Cologne du 10 mars 2022 (24 U 112/21) dans laquelle l'illégalité du dispositif d'invalidation de ce moteur a été confirmée en est un exemple frappant. Ce n'est qu'une question de temps pour que le BGH statue également sur l'EA 288.

Des décisions similaires ont également été prises concernant les moteurs plus lourds de 3,0 et 4,2 litres déployés par VW, Audi et Porsche : la dernière en date, celle rendue par le Bundesgerichtshof allemand le 11 avril 2022 concernant un Volkswagen Touareg 3.0 V6.

Nouvelles listes de dispositifs d'invalidation illégaux dans les véhicules Opel et Mercedes par KBA

En janvier 2022, la KBA a publié un nouveau récapitulatif des véhicules impactés et équipés de moteurs autres que l'EA 189. De nouvelles listes de dispositifs d'invalidation illégaux y ont été publiées, y compris sur un certain nombre de modèles de Mercedes Sprinter, Vito et Vivaro et de nombreux véhicules Opel Euro 6 qui n'avaient pas été répertoriés auparavant (Corsa, Astra et Insignia de différents types, avec moteurs 1,3L et 1,6L). Les conclusions concernant les véhicules Opel sont conformes à celles tirées par l'expert allemand, le professeur Wachtmeister, dans le cadre d'une enquête autorisée par l'organisme allemand d'homologation KBA, que Deutsche Umwelthilfe a obtenu à la suite d'une procédure de divulgation de documents.

Bien que ce processus soit long et fastidieux, la lutte menée par la DEJF pour obtenir justice et réparation pour les victimes continuera.

Nous vous remercions de l'intérêt continu que vous nous portez ainsi que de votre soutien.

Sincères salutations,



Andrew Goodman
Président du Conseil d'Administration

[Portail demandeur](#)



Copyright © 2022 Stichting Diesel Emissions Justice, All rights reserved.

Our mailing address is:
Stichting Diesel Emissions Justice
Herengracht 449A
AMSTERDAM, Noord-Holland 1017 BR
Netherlands