



## *Newsletter DEJF – novembre 2022*

Chers amis,

Si j'ai conscience de la lenteur de nos procédures, je suis néanmoins heureux de vous annoncer que tout progresse comme prévu. Vos réclamations contre VW en France et en Belgique avancent.

La Fondation étend par ailleurs ses efforts pour inclure et travailler avec les plaignants propriétaires de flottes de véhicules. A cet effet, si vous pouvez nous mettre en relation avec quiconque susceptible de nous apporter de l'aide, nous vous remercions de nous en informer.

Comme cela a maintenant été largement rapporté dans la presse en mai, l'action de groupe engagée à l'encontre de VW en Angleterre et au Pays de Galle s'est conclue par un accord en dehors des tribunaux. Cette action concernait des réclamations rendues publiques pour la première fois en septembre 2015 au sujet du logiciel d'invalidation à deux modes installé sur les véhicules du groupe Volkswagen équipés de moteurs diesel EA189.

Les termes et conditions du règlement sont confidentiels.

Aucun lien de responsabilité, causalité ou perte n'a été admis par aucune des parties défenderesses dans le règlement de l'action collective. Selon Volkswagen, les frais juridiques liés à la poursuite de cette affaire jusqu'à un procès d'une durée de six mois en Angleterre, mais aussi les frais liés à toute autre action en appel de l'une ou l'autre des parties, étaient d'une telle ampleur que la conclusion d'un accord était la ligne de conduite commerciale la plus prudente.

L'accord convenu résout les quelque 91 000 réclamations intentées contre diverses entités du groupe Volkswagen et divers concessionnaires dans le cadre de cette action de groupe intentée au nom des consommateurs en Angleterre et au Pays de Galles.

À la suite de cet accord, le groupe Volkswagen s'engage à verser 193 millions de livres sterling aux plaignants. De plus, le groupe Volkswagen s'acquitte d'une contribution distincte afin de couvrir leurs frais de justice et autres frais.

Le groupe Volkswagen a saisi l'occasion de ce règlement pour présenter de sincères excuses à ses clients pour avoir installé un logiciel invalidant à deux modes dans les véhicules équipés du moteur EA189.

**Commentant le règlement, Philip Haarmann, directeur juridique de Volkswagen AG, a déclaré :**

“ Le groupe Volkswagen est ravi d'avoir pu mettre un terme à ce litige de longue date en Angleterre et au Pays de Galles. Ce règlement est une nouvelle étape majeure alors que le groupe Volkswagen continue de dépasser les événements profondément regrettables qui menèrent au scandale de septembre 2015. »

La Fondation estime que ce règlement en Angleterre contribue à renforcer sa détermination à vous rendre justice, à vous qui participez à notre action.

J'ai donc le plaisir de vous informer du statut des différentes affaires que nous poursuivons devant les tribunaux :

**Volkswagen** – Nous progressons dans les dossiers en France et en Belgique. En France, la prochaine audience est fixée au 10 novembre 2022.

**Mercedes** – Le 26 octobre 2022 était la date limite pour que Mercedes soumette sa ligne de défense sur la recevabilité au tribunal d'Amsterdam. Nous attendons maintenant qu'une audience orale soit fixée.

**Renault** – La prochaine date importante est le 8 décembre 2022, date à laquelle aura lieu une audience sur plusieurs éléments distincts de l'affaire. Nous attendons ensuite la décision du tribunal sur ces éléments et déterminerons alors si nous devons ajuster notre stratégie.

**Stellantis** – Le 1er novembre 2022 était la date limite pour la défense de Stellantis et al. dans l'appel concernant FCA. Pour Opel/PSA, les parties défenderesses ont jusqu'au 9 novembre 2022 pour présenter leur défense. Les audiences pour les deux affaires devraient avoir lieu au cours du premier trimestre de 2023.

Nous considérons également que les décisions de justice suivantes sont pertinentes pour les affaires que nous défendons en ce moment en votre nom :

La Cour de justice de l'Union européenne a rendu trois arrêts pertinents dans les affaires suivantes : Affaires C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen et C-145/20 | Porsche Inter Auto et Volkswagen.

Selon la Cour de justice de l'Union européenne, un tel logiciel est un "dispositif d'invalidation" interdit par le règlement 715/2007 relatif à l'approbation des véhicules à moteur et aux émissions des véhicules particuliers. Le véhicule n'est donc pas conforme à la réglementation technique.

Nous nous trouvons donc face à un défaut de conformité du véhicule vendu, car il ne possède pas la « qualité » que le consommateur attend [art. 2.2.d) Directive 1999/44/CE]. Et, pour diverses raisons, pour la CJUE ce défaut de conformité n'est pas "d'importance mineure" au sens de l'art. 3.6 de la Directive précitée.

Ainsi, si la réparation offerte au consommateur n'est pas satisfaisante, celui-ci est libre de résilier le contrat tant que le défaut de conformité n'est pas mineur.

Ces jugements confirment (et clôturent maintenant le débat) : **Un logiciel qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions à des températures normales pendant la majeure partie de l'année, installé sur les véhicules diesel constitue bien un dispositif d'invalidation interdit.**

**Vous pouvez lire le communiqué de presse ici (en anglais ci-dessous) et trouver les liens vers les arrêts spécifiques ici :**

[https://curia.europa.eu/juris/document/document\\_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=262935&part=1&doclang=EN&text=&dir=&occ=first&cid=63373](https://curia.europa.eu/juris/document/document_print.jsf?mode=lst&pageIndex=0&docid=262935&part=1&doclang=EN&text=&dir=&occ=first&cid=63373)

<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=262933&pageIndex=0&doclang=EN&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=62166>

<https://curia.europa.eu/juris/documents.jsf?num=C-134/20>

En outre, les conclusions de Mme l'Avocat générale Kokott (**affaire C 312/21**) concernant la concurrence est également positif :

" 57. Dans ce contexte, un autre parallèle structurel et téléologique entre le cadre réglementaire de la directive 93/13 et celui des dommages et intérêts pour infraction aux règles de la concurrence est que, dans ces deux domaines, les demandeurs contribuent à la réalisation des objectifs de l'Union Européenne, tels que le bon fonctionnement du marché intérieur ou la protection contre la concurrence déloyale en faisant valoir leurs propres droits. En effet, contrairement à ce que soutient le Royaume d'Espagne, la directive 93/13 vise non seulement à indemniser le consommateur concerné, mais également à mettre fin à l'utilisation des clauses abusives dans leur ensemble. De même, le droit à des dommages-intérêts antitrust remplit non seulement une fonction compensatoire, mais également une fonction dissuasive, appliquant ainsi efficacement le droit de la concurrence. (23) Une telle **fonction du plaignant comme "défenseur" ou "garant" des intérêts de l'Union Européenne** peut également se retrouver dans le cas d'actions intentées par des concurrents en matière de droit des aides de l'État ou des marchés publics **ou dans le cas d'actions intentées par des associations en droit de l'environnement. Si vous le souhaitez, vous pouvez lire le jugement complet, [CURIA - Documents \(europa.eu\)](#)**

Si nos actions peuvent sembler ne pas progresser au rythme souhaité, nous avons néanmoins toujours su et annoncé que la route serait longue et laborieuse. Bien que nous espérons toujours que les constructeurs automobiles seront disposés à trouver des accords, nous sommes tout à fait prêts à poursuivre toutes les réclamations nécessaires devant les tribunaux. Nous vous tiendrons, comme toujours, au courant des évolutions.

Sincères salutations,

A handwritten signature in dark ink, appearing to read 'Andrew Goodman', with a long horizontal line extending from the end of the signature.

Andrew Goodman  
Président du Conseil d'Administration



## PRESS RELEASE No 124/22

Luxembourg, 14 July 2022

Judgments of the Court in Cases C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen and C-145/20 | Porsche Inter Auto and Volkswagen

### **Software in diesel vehicles which reduces the effectiveness of the emission control system at normal temperatures during most of the year constitutes a prohibited defeat device**

*Since such a vehicle default is not minor, rescission of the sale contract in respect of the vehicle is not, in principle, precluded*

Purchasers of Volkswagen vehicles fitted with software that reduces the recirculation of a vehicle's pollutant gases according to, among other things, the temperature detected are requesting that the Austrian courts annul sales contracts they concluded between 2011 and 2013.

According to the information provided by those courts, that software ensures compliance with the limits laid down at EU level for emissions of nitrogen oxide (NOx) only when the outside temperature is between 15 and 33 °C (the temperature window). Outside of that window, the rate of exhaust gas recirculation (EGR) reduces in a linear way down to zero, which leads to those limits being exceeded.

That temperature window results from a software update in the vehicles at issue carried out by Volkswagen with a view to replacing software prohibited under EU law. The German Federal Office for Motor Vehicles had authorised that update, having concluded that it did not constitute a prohibited defeat device.

The Austrian Supreme Court, the Regional Court, Eisenstadt, and the Regional Court, Klagenfurt, referred a number of questions to the Court concerning the lawfulness of such a temperature window and the rights available to purchasers, in so far as they are consumers, under the EU law in force at the time of the facts in the case.

By today's judgments, the Court finds that **a device which ensures compliance with the NOx emission limits only in the temperature window does in principle constitute a defeat device prohibited under Article 5(2) of Regulation No 715/2007.**<sup>1</sup>

The Court points out, in that regard, first, that ambient temperatures below 15 °C are to be considered as normal within the territory of the European Union. Second, emission limits laid down at EU level must be observed even where those temperatures are significantly below 15 °C. Accordingly, software such as that at issue reduces the effectiveness of the emission control system under conditions of normal use.

For that reason, the mere fact that that device contributes to protecting separate engine parts such as the EGR

<sup>1</sup> Regulation (EC) No 715/2007 of the European Parliament and of the Council of 20 June 2007 on type approval of motor vehicles with respect to emissions from light passenger and commercial vehicles (Euro 5 and Euro 6) and on access to vehicle repair and maintenance information (OJ 2007 L 171, p. 1).