

Newsletter DEJF – Avril 2023

Chers participants,

C'est avec grand plaisir que nous vous adressons cette nouvelle lettre contenant une mise à jour concernant les différentes procédures que nous menons, notamment en votre nom.

Nous vous communiquons aussi deux documents qui sont susceptibles de vous intéresser. D'une part, un [article paru récemment dans le journal Telegraaf](#), dont le contenu atteste que les autorités néerlandaises sont conscientes du problème persistant des émissions illégales de diesel. D'autre part, le Livre blanc de [l'ICCT \(International Council on Clean Transportation\), de mars 2023, intitulé Reassessment of Excess Nitrogen Dioxide from European Diesel Cars Following the Court of Justice of the European Union Rulings](#) (Réévaluation de l'excès de dioxyde d'azote provenant des voitures diesel européennes suite aux arrêts de la Cour de justice de l'Union européenne).

Nous vous présentons également les résultats inédits d'une enquête technique que le célèbre expert Felix Domke a menée sur deux véhicules Peugeot à la demande de notre Fondation, Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF). Cette enquête révèle, pour la première fois, le fonctionnement technique des dispositifs d'invalidation des marques Peugeot, Citroën et DS.

Par ailleurs, nous examinons deux décisions récentes de la Cour de justice de l'Union européenne concernant les dispositifs d'invalidation illégaux. La première, rendue le 21 mars 2023, statueant le droit des propriétaires de voitures de réclamer des dommages directement au fabricant. La seconde autorise aux organisations environnementales de forcer les autorités nationales à prendre des mesures contre les fabricants fraudeurs. Ces développements montrent que la position des fabricants est intenable et augmentent encore la probabilité d'une issue positive.

En outre, il convient de noter qu'en mars 2023, Volkswagen, Daimler et d'autres constructeurs automobiles touchés par le Dieselgate publient leurs rapports financiers

et leurs états financiers. Ils font tous état des actions en justice engagées par la DEJF aux Pays-Bas et dans d'autres juridictions. Ces entreprises incluent les provisions correspondantes pour couvrir l'issue potentielle du litige en cours.

Pour en savoir plus, cliquez ici:

[Consolidated Financial Statements of Volkswagen AG as of December 31, 2022 \(États financiers consolidés de Volkswagen AG au 31 décembre 2022\)](#)

Enfin, la DEJF organise une conférence virtuelle sur "Le contentieux du dieselgate en Europe après la directive sur les actions représentatives" le 24 mai 2023 15:00-17:30 CET. Une invitation suivra, mais nous vous invitons d'ores et déjà à retenir la date. Nous espérons que vous nous joindrez pour en savoir plus sur l'évolution des litiges liés au dieselgate dans différents pays d'Europe et du monde.

MISE A JOUR DES PROCEDURES

Les affaires aux Pays-Bas

Actuellement, la Fondation mène des actions collectives contre les groupes Volkswagen, Renault et Mercedes, ainsi que contre les anciennes sociétés Fiat Chrysler et PSA (Peugeot, Citroën, DS et Opel). Dans chacune de ces procédures, DEJF bénéficie du soutien d'organisations environnementales renommées, notamment Friends of the Earth et Deutsche Umwelthilfe.

Jusqu'à présent, le tribunal d'Amsterdam a toujours décidé qu'il était compétent pour traiter les plaintes des propriétaires néerlandais de voitures. Dans l'affaire contre Fiat Chrysler, il a décidé qu'il pouvait également entendre les plaintes de tous les propriétaires de voitures dans l'UE. En effet, la holding mère du groupe Fiat Chrysler, Stellantis NV, est une société néerlandaise. Dans les procédures contre Stellantis NV, concernant Citroën, Peugeot, DS et Opel, le tribunal doit encore se prononcer sur ce point.

Jusqu'à présent, dans chacune des affaires, le tribunal a décidé que l'ancienne loi sur les actions collectives s'appliquait à l'affaire, au lieu de la nouvelle loi sur les actions collectives. Cela signifie que le tribunal peut rendre une décision déclaratoire

concernant l'illégalité de la fraude sur les émissions. Toutefois, à moins qu'un règlement ne soit conclu, les demandes de dommages-intérêts devront faire l'objet de procédures ultérieures ou être réglées collectivement.

Dans les affaires contre VW et Fiat Chrysler, la Fondation a fait appel de la décision en soutenant, en votre nom, que la nouvelle loi sur les actions collectives doit s'appliquer. Les défendeurs ont interjeté des appels incidents concernant la compétence. Les conclusions du tribunal ont été échangées et la première audience sur ces questions devrait avoir lieu au cours de l'été prochain. La procédure de première instance est retardée en raison de l'audience dans le cadre de la procédure d'appel.

La Fondation a bon espoir que la Cour d'appel renverse, en partie ou en totalité, la décision selon laquelle l'ancienne loi sur les actions collectives s'applique. Si les recours dans les affaires VW et Fiat Chrysler aboutissent, la Cour pourrait également appliquer la nouvelle loi dans les autres affaires. Nous vous tiendrons informés dès que nous en saurons plus.

Les procédures contre Stellantis (PSA Opel), Renault et Mercedes arrivent à la fin de la phase de recevabilité. Cela signifie que dans l'affaire Renault, le tribunal a récemment décidé que notre Fondation avait un nombre suffisant de participants pour poursuivre la procédure. Dans l'affaire PSA Opel, une audience est prévue le 14 mars 2023 concernant la recevabilité des demandes. Le tribunal devrait rendre une décision le 24 mai 2023 et nous restons optimistes.

Après la phase d'admissibilité, les demandes réelles seront traitées. Dans chacun des cas, la Diesel Emissions Justice Foundation a déjà soumis des preuves techniques détaillées. Au vu des récentes décisions et opinions de la Cour européenne de justice, nous sommes convaincus que nous serons en mesure d'obtenir des dommages et intérêts pour vous.

Procédure belge

Le tribunal belge a ajourné la procédure relative à VW afin d'attendre la décision du tribunal néerlandais sur la question de savoir s'il est habilité à connaître des

réclamations de propriétaires de voitures non néerlandais. Comme indiqué plus haut, le tribunal néerlandais a statué qu'il n'était compétent que pour les propriétaires néerlandais de voitures. Nous avons donc demandé au tribunal belge de relancer la procédure et nous attendons actuellement une date pour la prochaine étape.

Procédure française

En novembre 2022, les défendeurs ont demandé au tribunal de suspendre la procédure française relative à VW jusqu'à ce qu'une décision sur le fond soit rendue dans la procédure néerlandaise. La Fondation a fait remarquer que, les juges néerlandais s'étant déclarés compétents que pour les réclamations des néerlandais, les réclamations des propriétaires français de voitures VW ne font pas partie de la procédure néerlandaise. Aussi, la DEJF a demandé au tribunal français de poursuivre la procédure dès que possible.

ENQUÊTE INÉDITE DE LA FONDATION DIESEL EMISSIONS JUSTICE (DEJF) SUR LES VÉHICULES PEUGEOT

Auparavant, la DEJF avait demandé à l'expert reconnu Felix Domke d'enquêter sur des véhicules de différentes marques, dont Mercedes. M. Domke a découvert le fonctionnement exact des dispositifs d'invalidation de Mercedes. Deutsche Umwelthilfe a également testé les émissions du véhicule et a prouvé que les dispositifs d'invalidation déclenchaient effectivement des émissions excessives. Ces résultats ont été présentés comme éléments de preuve dans le cadre de la procédure engagée contre Mercedes.

Ce mois-ci, M. Domke a fourni à notre Fondation un autre rapport d'enquête qui prouve comment Peugeot/Citroën a fraudé les normes d'émission.

M. Domke a examiné deux véhicules Peugeot choisis au hasard, à savoir une Peugeot 308 d'octobre 2016 et une Peugeot 5008 d'octobre 2017. Ces deux véhicules ont été jugés par diverses autorités comme dépassant les normes d'émissions.

M. Domke a prouvé que le système d'émission reconnaît le test et s'assure que le véhicule y répond. En dehors du test, une partie du système ne fonctionne

correctement que dans un nombre limité de circonstances en raison, entre autres, de l'utilisation d'une fenêtre de température, d'une limitation de vitesse à 60 km/h et d'un altimètre. L'autre partie du système - qui utilise l'AdBlue pour réduire les NOx - ne fonctionne jamais correctement en dehors d'une situation d'essai. C'est ce qui explique les émissions excessives précédemment signalées pour ces véhicules.

Ce rapport fournit pour la première fois des preuves **concluantes** du fonctionnement exact du dispositif d'invalidation de Peugeot. La Fondation pense qu'une technologie similaire est utilisée pour tous les autres véhicules diesel de Peugeot, Citroën et DS produits jusqu'à très récemment. Un rapport similaire avait été soumis concernant les véhicules Opel. Les constructeurs n'ont pas répondu à ces rapports.

ARRÊTS DE PRINCIPE DE LA CJUE et des Cours des Etats membres

Dans notre précédente lettre d'information, nous avons attiré l'attention sur des décisions de la Cour de justice de l'Union européenne dans lesquelles les dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité du système d'émission dans des conditions normales d'utilisation sont jugés illégaux. (C-128/20 | GSMB Invest, C-134/20 | Volkswagen et C-145/20 | Porsche Inter Auto et Volkswagen, lien vers les décisions, ici). Cela inclut les fenêtres de température et les altimètres.

<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?language=nl&jur=C,T,F&num=C-128/20&td=ALL>

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

<https://curia.europa.eu/juris/liste.jsf?num=C-145/20>

Récemment, le 21 mars 2023, la Cour de justice de l'Union européenne a rendu sa décision tant attendue dans une affaire contre Mercedes (C-100/21). Suivant les conclusions de l'avocat général Rantos, la CJCE a statué que le certificat de conformité délivré par le fabricant constitue une garantie qui, en cas de violation, confère à l'acheteur un droit direct à réparation à l'encontre du fabricant. La décision abaisse également le seuil des conditions de responsabilité des fabricants. Par exemple, dans une décision de 2021 concernant les dispositifs d'invalidation de VW, le tribunal de district d'Amsterdam avait statué que des dommages-intérêts ne peuvent être accordés que s'il existe des preuves de tromperie. Les tribunaux allemands ont adopté une approche similaire. Toutefois, comme l'a précisé la CJUE, la simple

présence d'un dispositif d'invalidation illégal suffit. Un communiqué de presse est disponible ici: [The purchaser of a vehicle equipped with an unlawful defeat device has a right to compensation from the car manufacturer where that device has caused damage to that purchaser \(europa.eu\)](#) *L'acheteur d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation illégal a le droit d'être indemnisé par le constructeur automobile lorsque ce dispositif lui a causé des dommages*

Une copie de la décision peut être obtenue ici: [CURIA - List of results \(europa.eu\)](#)

Le 8 novembre 2022, l'organisation environnementale Deutsche Umwelthilfe a remporté une grande victoire devant la Cour de justice de l'Union européenne contre l'État allemand et l'organisme d'homologation Kraftfahrt Bundesamt (affaire C 873/19). Dans cette décision, la Cour a confirmé que Deutsche Umwelthilfe avait qualité pour poursuivre un organisme d'homologation et/ou l'État et demander une ordonnance du tribunal pour prendre des mesures à l'encontre des fabricants qui fraudent les normes d'émission. Cette décision est très importante, car le KBA a protégé Volkswagen, Opel et d'autres constructeurs en approuvant des mises à jour logicielles qui contiennent encore des dispositifs illégaux de mise en échec.

Entre-temps, le 23 février 2023, le Verwaltungsgericht du Schleswig Holstein a jugé que la décision de l'autorité allemande d'homologation KBA d'approuver la mise à jour logicielle pour les véhicules VW était contraire à la loi car elle contenait des dispositifs d'invalidation illégaux (affaire Az. 3 A 113/18). Il s'agit notamment d'une fenêtre de température et d'un altimètre. Le tribunal a statué que la KBA était tenue d'engager une action en justice pour supprimer ces dispositifs d'invalidation. Deutsche Umwelthilfe a engagé des procédures similaires concernant 141 véhicules de différents constructeurs. Un communiqué de presse du Verwaltungsgericht et une traduction sont disponibles ici: [Durchbruch gegen illegale Abschaltvorrichtungen in Dieselfahrzeugen: Deutsche Umwelthilfe gewinnt Grundsatzklage gegen das Kraftfahrt-Bundesamt – bis zu 10 Millionen Pkw betroffen – Deutsche Umwelthilfe e.V. \(duh.de\)](#)

Un communiqué de presse de Deutsche Umwelthilfe est disponible ici: [schleswig-holstein.de - Medieninformationen - Klage des Deutschen Umwelthilfe e.V. gegen das Kraftfahrt-Bundesamt weitgehend erfolgreich](#)

Une cour d'appel française a également confirmé la mise en examen de VW dans une affaire distincte. <https://www.auto-infos.fr/article/dieselgate-la-mise-en-examen-de-volkswagen-confirmee-en-france.267646> La procédure pénale se poursuivra donc jusqu'au procès.

L'ESPAGNE VA INTRODUIRE UN SYSTÈME DE RECOURS COLLECTIF OPT-OUT

Le 9 janvier 2023, le gouvernement espagnol a présenté son premier projet de loi visant à transposer la directive européenne sur les recours collectifs. Ce projet prévoit une réglementation complète des actions collectives en cessation et en réparation.

Principaux aspects :

- Option de non-participation : Le projet de loi de transposition prévoit un système d'opt-out pour les actions en réparation, c'est-à-dire que les consommateurs représentés dans l'action seront liés par la décision à moins qu'ils ne s'y opposent expressément.
- Option d'acceptation exceptionnelle : À titre exceptionnel et en fonction des circonstances spécifiques, la juridiction peut décider - mais n'est pas obligée - d'accepter une action en réparation sur la base de l'opt-in. Cela ne sera possible que si cela est considéré comme plus efficace et si chaque demande représentée s'élève à au moins 5 000 euros.
- Système électronique : Le projet introduit un système électronique spécifique, qui doit être géré par l'entité qualifiée qui soumet la réclamation. Grâce à ce système, les consommateurs peuvent effectivement se retirer des actions en réparation et préserver leurs droits individuels, s'ils le souhaitent.
- Registre public : Le ministère espagnol de la consommation créera un registre public des actions collectives, afin que les actions collectives certifiées (voir ci-dessous) soient connues du public.
- Certification : Au cours de la phase de certification, le tribunal doit examiner (i) les questions relatives à l'adéquation de la représentation, telles que la capacité juridique de l'entité qualifiée à intenter des actions en réparation ; (ii) le caractère approprié de tout financement de tiers reçu pour l'action ; et (iii) les questions relatives à la

communalité.

La décision de certification est susceptible d'appel et la procédure est suspendue jusqu'à ce que l'appel soit résolu. Si le tribunal certifie l'action collective, il doit définir clairement l'objet de cette action.

- Qualité pour agir : Les associations de consommateurs qui remplissent certaines conditions seront des entités qualifiées ayant la capacité juridique d'intenter des actions collectives.
- Accès aux preuves : Les plaignants sont autorisés à demander l'accès aux sources de preuve. Le projet de disposition sur cet outil procédural reprend la directive.
- Compétence juridictionnelle : Les tribunaux de première instance du lieu où le défendeur a son siège social en Espagne ou, s'il est enregistré ailleurs, du lieu où il possède des locaux commerciaux, seront compétents pour les actions collectives.
- Transactions : Le projet autorise les règlements dans les actions collectives sous réserve d'approbation judiciaire. Les tribunaux ne peuvent approuver les règlements qu'après avoir confirmé que les droits des consommateurs à une indemnisation individuelle sont protégés. Cela inclut le contrôle des bénéfices que les bailleurs de fonds des litiges peuvent tirer des règlements. Les règlements approuvés dans le cadre d'une action collective certifiée sont contraignants pour tous les consommateurs du groupe. Si un règlement est conclu et approuvé par le tribunal avant que l'action collective ne soit certifiée, les consommateurs doivent se voir accorder un délai pour se retirer du règlement.

Comme vous pouvez le constater, des progrès sont réalisés sur de nombreux fronts. Comme toujours, nous continuerons à vous tenir au courant de l'évolution de la situation.

Cordialement,





Andrew Goodman

Président

La Fondation Diesel Emissions Justice (DEJF)

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.**¹

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

¹ 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).