



Un constructeur ne peut installer un dispositif d'invalidation qui améliore systématiquement, lors des procédures d'homologation, la performance du système de contrôle des émissions des véhicules afin d'obtenir leur homologation

Le fait qu'il contribue à prévenir le vieillissement ou l'encrassement du moteur ne peut justifier la présence d'un tel dispositif d'invalidation

La société X est un constructeur automobile qui commercialise des véhicules à moteur en France. Cette société aurait mis sur le marché des véhicules équipés d'un logiciel susceptible de fausser les résultats des tests d'homologation relatifs aux émissions de gaz polluants, tels que les oxydes d'azote (NOx).

À la suite de révélations dans la presse, le parquet de Paris (France) a diligenté une enquête, qui a donné lieu à l'ouverture d'une information judiciaire à l'égard de la société X. L'infraction alléguée consisterait à avoir trompé les acquéreurs de véhicules équipés de moteur diesel sur les qualités substantielles de ceux-ci et sur les contrôles effectués avant leur mise sur le marché.

Les véhicules mis en cause étaient équipés d'une vanne de recirculation des gaz d'échappement (RGE). La vanne RGE est l'une des technologies utilisées par les constructeurs automobiles afin de contrôler et de réduire les émissions finales de NOx. Il s'agit d'un système qui consiste à rediriger une partie des gaz d'échappement des moteurs à combustion dans le collecteur d'admission, c'est-à-dire l'entrée d'air fourni au moteur, en vue de réduire les émissions finales de NOx.

Avant d'être mis sur le marché, ces véhicules ont fait l'objet de tests d'homologation réalisés dans un laboratoire, suivant un cycle (le New European Driving Cycle, NEDC) prédéfini en fonction de différents paramètres techniques (température, vitesse, etc.). Ces tests ont notamment pour but de vérifier le niveau des émissions de NOx et le respect des limites fixées par le règlement n° 715/2007¹ à cet égard. Les émissions des véhicules mis en cause n'avaient donc pas été analysées dans des conditions de conduite réelles.

Une expertise technique réalisée dans le cadre de la procédure d'information judiciaire a conclu à l'existence, dans les véhicules mis en cause, d'un dispositif permettant de détecter les phases des tests d'homologation et d'adapter en conséquence le fonctionnement du système RGE, de façon à respecter le plafond réglementaire en matière d'émissions. À l'inverse, dans des conditions autres que celles des tests d'homologation, à savoir lorsque les véhicules circulent en situation normale, ce dispositif entraîne une désactivation (partielle) du système RGE et, en conséquence, une augmentation des émissions de NOx. L'expert a précisé que si le fonctionnement du système RGE en circulation réelle avait été conforme à celui qui prévalait lors de ces tests d'homologation, ces véhicules auraient produit nettement moins de NOx. Les opérations de maintenance de ces véhicules auraient cependant été plus fréquentes et plus coûteuses en raison, notamment, d'un encrassement plus rapide du moteur.

¹ Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil, du 20 juin 2007, relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO 2007, L 171, p. 1).

Le règlement n° 715/2007 interdit expressément l'utilisation des dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions dans des conditions d'utilisation normales.

Le juge national a décidé de saisir la Cour de justice en vue d'obtenir des clarifications, notamment quant à la définition et à la portée des concepts de « système de contrôle des émissions » et de « dispositif d'invalidation ».

Dans son arrêt de ce jour, la Cour indique qu'il faut examiner, tout d'abord, si un logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur, ou agissant sur celui-ci, constitue un « élément de conception », au sens du règlement n° 715/2007. Elle rappelle que le « dispositif d'invalidation » est défini, par ce règlement, comme « tout élément de conception qui détecte la température, la vitesse du véhicule, le régime du moteur en tours/minute, la transmission, une dépression ou tout autre paramètre aux fins d'activer, de moduler, de retarder ou de désactiver le fonctionnement de toute partie du système de contrôle des émissions, qui réduit l'efficacité de ce système dans des conditions dont on peut raisonnablement attendre qu'elles se produisent lors du fonctionnement et de l'utilisation normale des véhicules ». La Cour constate, ensuite, que la notion d'« élément de conception » n'est pas définie dans le texte. Elle indique, alors, que les termes « élément de conception » désignent, dans leur sens habituel, un objet fabriqué en vue de son intégration dans un ensemble fonctionnel et qu'il ressort du règlement que la notion de « dispositif d'invalidation » visée à cette disposition désigne « tout » élément de conception. La Cour observe que l'efficacité de la dépollution est liée à l'ouverture de la vanne RGE, qui est commandée par le code source du logiciel intégré au calculateur, et que, par conséquent, dès lors qu'il agit sur le fonctionnement du système de contrôle des émissions et qu'il en réduit l'efficacité, **un logiciel, tel que celui en cause, intégré dans le calculateur de contrôle moteur, constitue un « élément de conception »**, au sens du règlement n° 715/2007.

La Cour détermine, ensuite, si la technologie utilisée dans le système RGE qui réduit les émissions en amont, à savoir lors de leur formation dans le moteur lui-même, relève de la notion de « système de contrôle des émissions », au sens du règlement. La Cour constate que le règlement ne définit pas, en tant que telle, la notion de « système de contrôle des émissions », mais rappelle, dans son préambule, que, compte tenu de l'objectif de réduction des émissions qu'il contient, il est nécessaire de prévoir des dispositifs destinés à mesurer et à contrôler les émissions au cours de l'utilisation d'un véhicule. Elle indique, en outre, que **le règlement fixe l'objectif devant être atteint par les constructeurs, à savoir limiter les émissions au tuyau arrière d'échappement, sans préciser les moyens d'y parvenir**. En effet, le texte prévoit que les mesures techniques adoptées par le constructeur doivent être telles qu'elles garantissent une limitation effective notamment des émissions au tuyau arrière d'échappement, tout au long de la vie normale des véhicules, dans des conditions d'utilisation normales. La Cour rappelle que, dans les procédures d'approbation par type de véhicules à moteur, le niveau des émissions est toujours mesuré à la sortie du pot d'échappement. Ainsi, une différenciation entre la stratégie qui réduit les émissions de gaz d'échappement après leur formation et celle destinée à en limiter la formation ne peut pas être opérée. Il ressort donc du règlement n° 715/2007 que la notion de « système de contrôle des émissions » comprend tant les technologies et la stratégie interne au moteur des véhicules visant à limiter la production des émissions que celles visant à réduire les émissions après leur formation. Elle en conclut donc que, **tant les technologies et la stratégie qui réduisent les émissions en aval, à savoir après leur formation, que celles qui, à l'instar du système RGE, réduisent les émissions en amont, à savoir lors de leur formation, relèvent de la notion de « système de contrôle des émissions »**.

La Cour poursuit en examinant si constitue un « dispositif d'invalidation » un dispositif qui détecte tout paramètre lié au déroulement des procédures d'homologation aux fins d'améliorer la performance, lors de ces procédures, du système de contrôle des émissions, et ainsi d'obtenir l'homologation du véhicule, même si une telle amélioration peut également être observée, de manière ponctuelle, dans des conditions d'utilisation normales du véhicule. La Cour rappelle que, dans le cadre de l'homologation partielle relative aux émissions de polluants, les véhicules sont testés selon le profil de vitesse NEDC, qui consiste en la répétition, en laboratoire, de quatre cycles urbains suivis d'un cycle extra-urbain. Il permet notamment de vérifier que la quantité de

NOx émise est inférieure au seuil prévu par le règlement n° 715/2007. Ainsi, **les cycles de tests pour les émissions des véhicules dans le cadre de cette procédure ne sont pas fondés sur les conditions réelles de circulation**. Or, la Cour constate que le logiciel mis en cause permet de détecter les paramètres correspondant à ceux des tests effectués en laboratoire selon le profil NEDC et, le cas échéant, d'augmenter le niveau d'ouverture de la vanne RGE aux fins de rediriger une partie plus importante des gaz d'échappement dans le collecteur d'admission et de réduire ainsi les émissions du véhicule testé. Il permet donc d'intensifier le fonctionnement de la vanne RGE afin que les émissions respectent les seuils fixés par le règlement n° 715/2007. Après un examen de la notion de « dispositif d'invalidation » au sens de ce règlement, la Cour a considéré que **constitue un tel dispositif un logiciel, comme le logiciel mis en cause, qui modifie le niveau des émissions des véhicules en fonction des conditions de conduite qu'il détecte et ne garantit le respect des limites d'émissions que lorsque ces conditions correspondent à celles appliquées lors des procédures d'homologation**. En outre, **ledit logiciel constitue un dispositif d'invalidation même si l'amélioration de la performance du système de contrôle des émissions peut également être observée, de manière ponctuelle, dans des conditions d'utilisation normales du véhicule**. Elle ajoute que, le fait que les conditions d'utilisation normales des véhicules puissent exceptionnellement correspondre aux conditions de conduite appliquées lors des procédures d'homologation et améliorer, de manière ponctuelle, la performance du dispositif en question est sans incidence sur cette interprétation, dès lors que, dans les conditions d'utilisation normales des véhicules, l'objectif de réduction des émissions de NOx n'est habituellement pas atteint.

Sur le point de savoir si l'installation d'un dispositif d'invalidation qui réduit l'efficacité du système de contrôle des émissions, en principe interdite, peut être justifiée, la Cour souligne que, **pour être justifiée, la présence d'un tel dispositif doit permettre de protéger le moteur contre des dommages soudains et exceptionnels et que seuls les risques immédiats de dégâts qui génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule sont de nature à justifier l'utilisation d'un dispositif d'invalidation**. L'interdiction prévue par le règlement serait, en effet, vidée de sa substance et privée de tout effet utile si l'on permettait le recours à des dispositifs d'invalidation prohibés dans le seul but de prémunir le moteur contre son encrassement et son vieillissement. Elle en conclut donc qu'**un dispositif d'invalidation qui améliore systématiquement, lors des procédures d'homologation, la performance du système de contrôle des émissions des véhicules aux fins de respecter les limites d'émissions fixées par ce règlement, et ainsi d'obtenir l'homologation de ces véhicules, ne peut relever de l'exception à l'interdiction de tels dispositifs prévue par le règlement même si ce dispositif contribue à prévenir le vieillissement ou l'encrassement du moteur**.

RAPPEL : Le renvoi préjudiciel permet aux juridictions des États membres, dans le cadre d'un litige dont elles sont saisies, d'interroger la Cour sur l'interprétation du droit de l'Union ou sur la validité d'un acte de l'Union. La Cour ne tranche pas le litige national. Il appartient à la juridiction nationale de résoudre l'affaire conformément à la décision de la Cour. Cette décision lie, de la même manière, les autres juridictions nationales qui seraient saisies d'un problème similaire.

Document non officiel à l'usage des médias, qui n'engage pas la Cour de justice.

Le [texte intégral](#) de l'arrêt est publié sur le site CURIA le jour du prononcé.

Contact presse : Antoine Briand ☎ (+352) 4303 3205.

Des images du prononcé de l'arrêt sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.