



Presse et Information

Cour de justice de l'Union européenne
COMMUNIQUE DE PRESSE n° 41/22
Luxembourg, le 3 mars 2022

Conclusions de l'avocat général dans l'affaire C-873/19
Deutsche Umwelthilfe (Réception des véhicules à moteur)

Avocat général Rantos : les associations de protection de l'environnement agréées doivent pouvoir contester en justice une réception CE par type de véhicules équipés de « dispositifs d'invalidation » susceptibles d'être interdits

Un dispositif dit de « fenêtre de températures » ne peut être licite que sous des conditions strictes

Le Kraftfahrt-Bundesamt (office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, Allemagne), organe compétent en Allemagne pour accorder la réception CE par type ¹, a autorisé, pour des véhicules produits par le constructeur automobile Volkswagen et équipés d'un moteur diesel de génération Euro 5 ², un logiciel intégré dans le calculateur de contrôle moteur qui, au regard de certaines conditions de température extérieure, réduit le recyclage des gaz d'échappement (fenêtre de températures) ³, ce qui a pour conséquence d'augmenter les émissions d'oxyde d'azote (NOx).

Deutsche Umwelthilfe, une association de protection de l'environnement agréée en Allemagne, a introduit un recours contre cette décision devant le Schleswig Holsteinisches Verwaltungsgericht (tribunal administratif du Schleswig Holstein, Allemagne) en soutenant que ce logiciel constitue un « dispositif d'invalidation » interdit par le règlement relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) ⁴.

Selon le Schleswig Holsteinisches Verwaltungsgericht, Deutsche Umwelthilfe ne dispose pas, dans le cadre du droit allemand, de la qualité pour agir afin de contester la décision du Kraftfahrt-Bundesamt. En effet, elle ne serait pas lésée dans ses droits par cette décision et celle-ci autoriserait non pas un projet d'une installation fixe mais un produit.

Dès lors, cette juridiction demande à la Cour de justice, premièrement, si la convention d'Aarhus ⁵, lue en combinaison avec le droit à un recours effectif consacré par la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne, exige qu'une telle association puisse contester devant les juridictions nationales une décision administrative accordant la réception CE par type de véhicules au regard de l'interdiction de dispositifs d'invalidation.

Deuxièmement, en cas de réponse affirmative, ladite juridiction cherche à savoir si le « besoin » d'un dispositif d'invalidation, tel que la fenêtre de températures en cause, lequel pourrait rendre son utilisation licite, s'apprécie selon le niveau de technologie existant à la date de la réception CE

¹ La réception CE par type est un acte par lequel un État membre certifie qu'un type de véhicule, de système, de composant ou d'entité technique satisfait aux dispositions administratives et aux exigences techniques applicables.

² Il s'agit de véhicules automobiles modèle VW Golf Plus TDI, équipés d'un moteur diesel de type EA 189 de génération Euro 5 et dotés d'une cylindrée de 2 litres.

³ Selon l'avocat général, cette fenêtre de températures correspond à celle en cause dans les affaires [C-128/20](#), GSMB Invest, [C-134/20](#), Volkswagen, ainsi que [C-145/20](#), Porsche Inter Auto et Volkswagen, dans lesquelles il a présenté ses conclusions le 23 septembre 2021 (voir le [CP n° 162/21](#)).

⁴ 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), tel que modifié par le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 (JO 2008, L 199, p. 1).

⁵ Convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, signée à Aarhus (Danemark) le 25 juin 1998 et approuvée au nom de la Communauté européenne par la décision 2005/370/CE du Conseil, du 17 février 2005 (JO 2005, L 124, p. 1).

par type des véhicules concernés et s'il convient de prendre en compte d'autres circonstances susceptibles de rendre licite un tel dispositif d'invalidation.

Dans ses conclusions de ce jour, **l'avocat général Athanasios Rantos** propose de répondre à la première question par l'affirmative.

Selon lui, **une association de protection de l'environnement agréée, habilitée à ester en justice en vertu du droit national, doit pouvoir contester devant une juridiction nationale une décision administrative accordant une réception CE par type de véhicules susceptible d'être contraire à l'interdiction de dispositifs d'invalidation.**

En effet, la convention d'Aarhus, lue conjointement avec la charte des droits fondamentaux, impose aux États membres l'obligation d'assurer une **protection juridictionnelle effective des droits conférés par le droit de l'Union en matière d'environnement.**

À cet égard, les normes issues du droit de l'Union de l'environnement sont, le plus souvent, tournées vers l'intérêt général et non vers la seule protection des intérêts des particuliers pris individuellement. Ce sont justement les associations de défense de l'environnement qui ont pour mission de défendre cet intérêt général.

En outre, la disposition du droit de l'Union interdisant, sauf exception, les dispositifs d'invalidation est directement applicable dans les États membres et doit être considérée comme faisant partie des dispositions du droit national de l'environnement.

Son effet utile, examiné sous l'angle du droit fondamental à un recours juridictionnel effectif, impose, selon l'avocat général, de garantir le droit de contester **une décision administrative accordant la réception CE par type** aux associations de protection de l'environnement agréées. Aucun objectif d'intérêt général reconnu par l'Union n'apparaît pouvoir s'opposer à un tel accès à la justice.

En ce qui concerne la seconde question, l'avocat général estime que **le « besoin » d'un dispositif d'invalidation afin de protéger le moteur contre des dégâts ou un accident et pour le fonctionnement en toute sécurité du véhicule, lequel pourrait le rendre licite, ne s'apprécie pas au regard du niveau de la technologie existant à la date de la réception CE par type.**

En effet, **le règlement est conçu de manière neutre sur le plan technologique.** Ainsi, **les constructeurs automobiles doivent simplement appliquer des dispositifs techniques propres à respecter les valeurs limites, sans que la technique utilisée soit nécessairement la meilleure possible ou soit imposée.**

De plus, en l'absence de « besoin » du dispositif d'invalidation⁶, il n'existe pas d'autres circonstances susceptibles de rendre licite un dispositif d'invalidation, de sorte qu'**il n'y a pas lieu de prendre en compte d'autres circonstances que ledit « besoin »** en vue d'examiner la licéité d'un dispositif d'invalidation.

RAPPEL : Les conclusions de l'avocat général ne lient pas la Cour de justice. La mission des avocats généraux consiste à proposer à la Cour, en toute indépendance, une solution juridique dans l'affaire dont ils sont chargés. Les juges de la Cour commencent, à présent, à délibérer dans cette affaire. L'arrêt sera rendu à une date ultérieure.

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.

⁶ En outre, dans la mesure où les deux autres exceptions à l'interdiction de dispositifs d'invalidation prévues par le règlement ne sont, comme dans la présente affaire, pas applicables.

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

Le [texte intégral](#) des conclusions est publié sur le site CURIA le jour de la lecture.

Contact presse : Amanda Nouvel ☎ (+352) 4303 2524.

Des images de la lecture des conclusions sont disponibles sur « [Europe by Satellite](#) » ☎ (+32) 2 2964106.