



COMMUNIQUE DE PRESSE n° 176/22

Luxembourg, le 8 novembre 2022

Arrêt de la Cour dans l'affaire C-873/19 | Deutsche Umwelthilfe (Réception des véhicules à moteur)

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 logiciel équipant des véhicules diesel et réduisant l'efficacité du système de contrôle des émissions lors de températures habituelles et durant la majeure partie de l'année constitue un dispositif d'invalidation interdit

Deutsche Umwelthilfe, association de protection de l'environnement habilitée à ester en justice conformément à la législation allemande, conteste devant le tribunal administratif de Schleswig-Holstein la décision de l'Office fédéral allemand pour la circulation des véhicules à moteur autorisant, pour certains véhicules de la marque Volkswagen¹, l'utilisation d'un logiciel réduisant le recyclage des gaz polluants en fonction de la température extérieure.

Le logiciel en cause établit une fenêtre de températures en vertu de laquelle le taux de recyclage des gaz d'échappement est de 0 % lorsque la température extérieure est inférieure à - 9° C, de 85 % lorsqu'elle se situe entre - 9 et 11° C, et augmente au-delà de 11° C pour être opérationnel à 100 % uniquement à une température extérieure supérieure à 15° C. Dès lors, le taux de recyclage des gaz d'échappement se trouve réduit à 85 % lorsque les températures moyennes constatées en Allemagne qui, pour l'année 2018, aurait été de 10,4° C, sont atteintes.

Selon Deutsche Umwelthilfe, une telle fenêtre de températures constitue un dispositif d'invalidation interdit par le droit de l'Union.

L'Allemagne, contre laquelle le recours est dirigé, fait valoir que Deutsche Umwelthilfe n'a pas la qualité pour agir pour contester la décision litigieuse, qui modifie une réception CE par type, de sorte que son recours est irrecevable. Par ailleurs, la fenêtre de températures en cause serait compatible avec le droit de l'Union.

Ayant des doutes sur ces deux points, le tribunal administratif de Schleswig-Holstein a demandé à la Cour de justice d'interpréter, d'une part, la convention d'Aarhus sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, lue en combinaison avec la charte des droits fondamentaux de l'Union européenne (ci-après la « Charte »), et, d'autre part, le règlement n° 715/2007 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.

Par son arrêt de ce jour, la Cour répond, **premièrement**, que **la convention d'Aarhus, lue en combinaison avec la Charte**, doit être interprétée en ce sens qu'elle **s'oppose à ce qu'une association de protection de l'environnement, habilitée à ester en justice conformément au droit national, ne puisse contester devant une juridiction nationale une décision administrative accordant ou modifiant une réception CE par type susceptible d'être contraire à l'interdiction de l'utilisation de dispositifs d'invalidation** qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions.

¹ Il s'agit de véhicules de modèle VW Golf Plus TDI équipés d'un moteur diesel de type EA 189 de génération Euro 5.

En effet, la convention d'Aarhus, lue en combinaison avec la Charte, oblige les États membres à assurer une protection juridictionnelle effective et leur interdit de priver de telles associations de toute possibilité de faire contrôler le respect de certaines normes du droit de l'Union de l'environnement.

Deuxièmement, en ce qui concerne la fenêtre de températures en cause, la Cour rappelle qu'elle a déjà jugé, eu égard à une fenêtre de températures identique ², qu'**un dispositif qui ne garantit le respect des valeurs limites d'émissions que lorsque la température extérieure se situe entre 15 et 33° C** et que l'altitude de circulation est inférieure à 1 000 mètres **constitue un « dispositif d'invalidation »**.

Selon le règlement n° 715/2007, l'utilisation de dispositifs d'invalidation qui réduisent l'efficacité des systèmes de contrôle des émissions est interdite. Toutefois, **un dispositif d'invalidation peut**, comme la Cour l'a déjà jugé, **exceptionnellement être justifié s'il est établi que ce dispositif répond strictement au besoin d'éviter les risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur, occasionnés par un dysfonctionnement d'un composant du système de recyclage des gaz d'échappement, d'une gravité telle qu'ils génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule équipé dudit dispositif**. En l'occurrence, il incombe à la juridiction de renvoi de vérifier si tel est le cas.

En outre, comme la Cour l'a également déjà jugé, **un tel « besoin »** d'utiliser le dispositif d'invalidation **existe uniquement lorsque**, au moment de la réception CE par type de ce dispositif ou du véhicule qui en est équipé, **aucune autre solution technique ne permet d'éviter des risques immédiats de dégâts ou d'accident au moteur qui génèrent un danger concret lors de la conduite du véhicule**.

En tout état de cause, la Cour rappelle que, même si le besoin décrit ci-dessus existait, **le dispositif d'invalidation est interdit s'il devait, dans des conditions normales de circulation, fonctionner durant la majeure partie de l'année**. En effet, admettre un tel dispositif pourrait aboutir à ce que l'exception soit plus souvent appliquée que l'interdiction et porterait donc une atteinte disproportionnée au principe même de la limitation des émissions d'oxyde d'azote (NOx).

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](#) et le [résumé](#) de l'arrêt sont publiés sur le site CURIA le jour du prononcé.

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

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

Restez connectés !



² Arrêts de la Cour du 14 juillet 2022, GSMB Invest, [C-128/20](#), Volkswagen, [C-134/20](#), ainsi que Porsche Inter Auto et Volkswagen, [C-145/20](#) (voir aussi [CP n° 124/22](#)).