



Communiqué de presse
17 décembre 2020

Affaire « Dieselgate »

La CJUE balaye les tentatives de justification de Volkswagen

La CJUE reconnaît que le logiciel truqueur constitue un « dispositif d'invalidation » visant à permettre l'homologation de voitures diesel en fraude des normes Euro.

Dans le cadre de l'affaire du « Dieselgate », la Cour de justice de l'Union européenne (CJUE) vient de rendre aujourd'hui une décision qui est tout à fait positive pour le devenir de la procédure pénale en France à l'encontre de Volkswagen. Cette décision nie au constructeur la possibilité de justifier la pose d'un logiciel de modification des émissions par la volonté, réelle ou non, de lutter contre le vieillissement du moteur.

La CJUE ouvre en grand la perspective d'un procès en correctionnelle que notre association, qui fait partie des plaignants, envisage avec optimisme. De la même façon, elle constitue un signe positif pour l'action de groupe que la CLCV a déposé mi-septembre 2020 pour faire valoir le préjudice des quelque 950 000 particuliers concernés.

Entre 2009 et 2015, le groupe Volkswagen a équipé plusieurs modèles de ses marques (Volkswagen, Audi, Skoda, Seat) d'un logiciel destiné à diminuer les émissions polluantes des moteurs en situation de test. En 2015, suite aux révélations du « Dieselgate » et aux plaintes qui ont suivi, une information judiciaire a été ouverte par le parquet de Paris à l'encontre de Volkswagen pour tromperie.

Le constructeur, qui n'a pu qu'admettre l'existence de ce logiciel de truquage, cherche malgré tout à éluder sa responsabilité. Notamment, par une interprétation erronée, il arguait que le règlement communautaire (n°715/2007) autorisait son logiciel correctif notamment en ce qu'il aurait permis de lutter de façon efficace contre le vieillissement du moteur.

Afin de clarifier ce point important d'interprétation du droit européen, les juges d'instruction ont donc saisi la CJUE d'une question préjudicielle. Dans son arrêt, la CJUE balaye la thèse de Volkswagen insistant déjà sur le fait que le logiciel de Volkswagen est un dispositif « d'invalidation » spécifiquement conçu pour contourner les tests d'homologation.

La CJUE répond ensuite à la question centrale qui lui était posée en estimant que le règlement communautaire invoqué par Volkswagen doit être interprété en ce sens que l'objectif de ralentir le vieillissement du moteur ne justifie pas le recours à un dispositif d'invalidation.

Forts de cette décision, les consommateurs concernés attendent désormais que le procès pénal sur la responsabilité du constructeur se tienne dans un délai raisonnable et que l'action de groupe permette à tous de faire valoir leurs préjudices.