



Sitz der Gesellschaft

Wirtschaftsverband der
Rechtsanwälte (WVR) e.V.
Märkisches Ufer 38/40
10179 Berlin

E-Mail

info@wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Internet

www.wirtschaftsverband-der-
rechtsanwaelte.de

Vorstand

Dr. Florian Gaibler
(Vorstandssprecher),
Christina Oberdorfer
(Stellv. Vorstandssprecherin)
Philipp Caba
(Stellv. Vorstandssprecher)

Bankverbindung

Stadtsparkasse Augsburg
DE77 7205 0000 0252 5194 83
AUGSDE77XXX

**Enquête empirique
pour la mise en œuvre du
Arrêt de la CJCE du 21.03.2023,
Rs. C-100/21 en allemand
Justice civile jusqu'au 31.05.2025
(Scandale des gaz d'échappement diesel)**

Berlin, le 13.06.2025

A. Introduction

L'association économique des avocats (WVR) e.V., a examiné les résultats économiques de la jurisprudence allemande pour les plaignants dans l'affaire **Diesel** à la lumière de la mise en œuvre de l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes (CJCE) du 21.03.2023 (C-100/21 Abgasskandal) et a effectué à cet effet un relevé des données de certains membres sur un total de 2.524 procédures judiciaires entre le 01.01.2024 et le 31.05.2025.

L'association économique des avocats (WVR) e.V. est une association regroupant actuellement 13 cabinets d'avocats qui travaillent entre autres du côté des acheteurs de véhicules concernés par le scandale des gaz d'échappement et qui coopèrent dans les domaines de la protection juridique et de la conduite de procès afin de créer, dans le sens de l'égalité des armes, un contrepoids à des adversaires en procès financièrement et structurellement supérieurs et à leurs mandataires.

Le résultat est le "**relevé empirique juridique de la jurisprudence allemande concernant l'application de l'arrêt de la CJCE du 21.03.2023, C-100/21 (scandale des gaz d'échappement diesel)**", publié le 13.06.2025. Les relevés empiriques sont accompagnés, outre d'un justificatif de cas individuel joint en **annexe**, de remarques de l'association économique des avocats (WVR) e.V. sur le contexte historique de la jurisprudence nationale et d'une classification juridique :

Table des matières

A. Introduction	2
B. Collecte de données empiriques sur l'application de la CJCE, C-100/21 par les tribunaux nationaux	3
I. Antécédents	3
II. Objet de l'enquête	4
III. Évaluation empirique du RVA	5
a. Défaillance prépondérante dans les deux instances	5
b. Erreur inévitable sur l'interdiction	6
(1) Explications	6
(2) Évaluation empirique	7
(3) Classification juridique	7
c. Un échec économique systématique	8
(1) Limitation des dommages et intérêts à 15% maximum du prix d'achat	9
(a) Notes explicatives	9
(b) Évaluation empirique	9
(c) Classification juridique	10
(2) Double partage des avantages	10
(a) Notes explicatives	10
(b) Évaluation empirique	11
(c) Classification juridique	12
(3) La répartition des frais de justice	14
(a) Notes explicatives	14
(b) Évaluation empirique	16
(c) Classification juridique	18
d. Résultat de l'évaluation	19
IV. Conclusion	19

B. Evaluation empirique de la jurisprudence allemande concernant l'exécution de l'arrêt de la CJCE du 21 mars 2023, affaire C-100/21

I. Antécédents

Au début de l'année 2023, plusieurs dizaines de milliers de plaintes individuelles contre des constructeurs automobiles étaient en cours devant les tribunaux civils allemands. Parallèlement, l'association Deutsche Umwelthilfe e.V. portait déjà plainte contre la République fédérale (Kraftfahrt-Bundesamt) dans le cadre de nombreuses procédures administratives, sur la base des décisions prises pour les mises à jour de logiciels et les réceptions par type devant le tribunal administratif et la cour administrative supérieure de Schleswig, tandis que les enquêtes pénales contre toute une série d'ingénieurs, de managers et de membres du directoire de haut niveau ayant joué un rôle déterminant dans la manipulation des gaz d'échappement n'avançaient que lentement.

Dans son arrêt du 21 mars 2023, affaire C-100/21, la CJUE a finalement constaté que l'avis de la Cour fédérale de justice (Bundesgerichtshof - BGH) était incompatible avec la situation réelle du droit de l'Union. Ainsi, le BGH avait jusqu'à la fin défendu l'idée qu'une demande de dommages et intérêts sur la base de l'article 823, paragraphe 2, du BGB en relation avec l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) n° 715/2007, en raison de l'absence de qualité de loi de protection, était à ce point manifestement exclue qu'il refusait toute saisine de la Cour de justice des Communautés européennes en invoquant la jurisprudence "Acte clair" de la Cour de justice.

Par sa jurisprudence du 26.06.2023, réf. VIa ZR 335/21, la Cour fédérale de justice a dû abandonner sa position juridique antérieure en réaction à l'arrêt de la Cour de justice des Communautés européennes. Elle a confirmé que les normes pertinentes du droit de l'Union étaient des "lois de protection" servant à l'acquéreur du véhicule au sens du § 823 al. 2 BGB. La Cour fédérale de justice a toutefois préservé le résultat contraire au droit de l'Union de sa position juridique initiale par d'autres moyens : d'une part, en accordant aux constructeurs la possibilité d'une exonération par le biais de la figure juridique de ce que l'on appelle une erreur d'interdiction inévitable, lorsqu'un constructeur automobile pouvait partir du principe qu'un dispositif d'invalidation non autorisé ne serait pas signalé par l'Office fédéral pour la circulation des véhicules à moteur, ce qui exclut toute revendication, même sur le fond. D'autre part, il a vidé de sa substance le principe général de la réparation totale du point de vue des conséquences juridiques et a ainsi sapé l'effet utile.¹

Par sa jurisprudence sur le plafonnement des prétentions entre 5% et 15%, sur le partage des avantages liés à l'utilisation d'un véhicule et sur la répartition des frais de procédure, il a veillé à ce que les procédures puissent désormais être gagnées sur le fond sur le plan juridique, mais que le résultat économique pour les plaignants dans presque toutes les procédures en cours au moment de sa décision, au lieu d'aboutir à un résultat économiquement positif, se traduise par un préjudice considérable pour les plaignants et soit structurellement vide de sens.

Depuis la découverte du trucage des gaz d'échappement chez Volkswagen AG en 2015, les procédures relatives au diesel sollicitent dans des centaines de milliers de cas individuels les instances de la justice civile allemande. Le traitement juridique de ce complexe est loin d'être terminé en droit civil, en droit pénal et en droit administratif. En dernier lieu, le 26 mai 2025, le

¹ CJCE, arrêt du 19.11.1991, affaire : C-6/90 - Francovich, points 31 et suivants.

tribunal de Brunswick a condamné pénalement quatre anciens cadres de Volkswagen à des peines de prison de plusieurs années pour certains, après 170 jours de procès.²

Lorsqu'il s'agit de questions juridiques pertinentes pour de nombreux cas individuels ou pour tout un secteur, la crainte de décisions de principe a régulièrement incité par le passé les parties au procès disposant de moyens financiers importants à empêcher la saisine de la Cour de justice par une juridiction nationale ou, si cela n'a pas été possible, à empêcher en tout cas une décision de la Cour. **En 2024 et 2025, Volkswagen AG et Mercedes Benz Group AG ont, à elles seules, soustrait à la Cour de justice les procédures C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24, connues ici, en versant aux plaignants des indemnités exorbitantes soustraites en partie à des obligations de confidentialité très strictes.** Avec la demande de décision préjudicielle du Landgericht Ravensburg du 27.10.2023 (affaire C-666/23), la Cour de justice est à nouveau appelée à se prononcer en 2025 sur l'interprétation du droit de l'Union concernant les véhicules diesel équipés de dispositifs d'invalidation non autorisés. La Cour aura alors l'occasion de développer sa jurisprudence (dernièrement l'affaire C-100/21).

Le soupçon d'un cartel de constructeurs automobiles allemands visant à faire échouer une nouvelle décision de la CJCE fait déjà l'objet d'une plainte en matière de concurrence, déposée auprès de la Commission européenne par l'avocat autrichien Mag. Poduschka, qui représente de nombreux propriétaires de véhicules concernés.³

II. Objet de l'enquête

Cette collecte de données empiriques se concentre sur les décisions et les motivations des tribunaux civils allemands après l'arrêt de la CJCE du 21.03.2023 et de la BGH du 26.06.2023 en vue de :

1. la figure juridique de ce que l'on appelle l'erreur inévitable sur l'interdiction,
2. le résultat économique des procès pour les plaignants par
 - a. la limitation des dommages et intérêts à 15% maximum du prix d'achat,
 - b. le double partage des avantages par le biais de la compensation de l'utilisation,
 - c. la répartition des frais de justice à la charge des requérants

La pratique judiciaire des tribunaux civils allemands dans les cas dits de diesel en cas d'infraction au droit de l'environnement de l'Union au sens de l'article 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1 et de l'article 46 de la directive 2007/46/CE en liaison avec l'article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 715/2007 a été analysée.

Au total, **2.524 décisions de justice** ont été examinées dans des cas dits de diesel. Ces décisions ont toutes été **rendues entre le 1er janvier 2024 et le 31 mai 2025**. **1 170** décisions de justice rendues par les tribunaux d'instance et de grande instance allemands ont été examinées **en première instance**, ainsi que **1 354 décisions rendues en appel** par les tribunaux de grande instance et, pour la plupart, par les cours d'appel. L'objet du litige était dans tous les cas la réparation civile du dommage effectivement subi par l'acheteur d'un véhicule équipé d'un dispositif d'invalidation non autorisé au sens de l'article 5, paragraphe 2 du règlement n° 715/2007.⁴

² cf. LG Braunschweig, jugement du 26.05.2025, Az. : 6 KLS 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straiprozess-lg-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>

³ cf. <https://poduschka.com/brisanter-kartellverdacht-im-abgasskandal/>

⁴ cf. **annexe** à cette étude de cas du 31.05.2025 en PDF : Résultats de l'enquête et preuve par cas

III. Évaluation empirique du WVR

a. Défaite prédominante dans les deux instances

Au cours de la période étudiée, les tribunaux de première instance ont rejeté intégralement les demandes des plaignants dans **1 025** des **1 170** procédures analysées. Cela représente un taux de **88%** des décisions de première instance analysées.

10

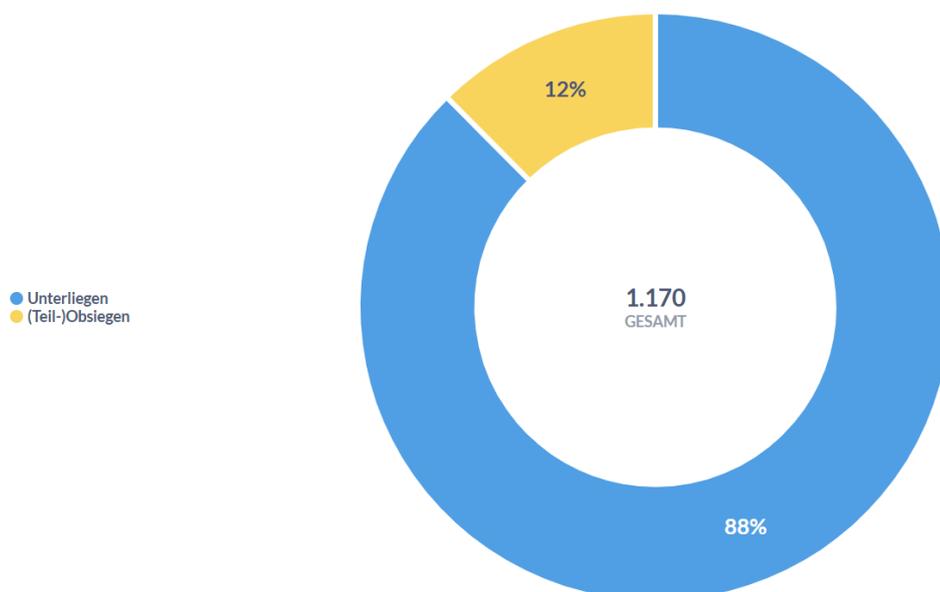


Figure 1 : Rapport entre la perte totale et la victoire partielle en 1ère instance

Les décisions en appel ont été à peine plus favorables aux plaignants pendant la période étudiée. Cependant, là aussi, les revendications des acheteurs de diesel ont été entièrement rejetées dans **891** des **1.354** procédures d'appel étudiées. Cela correspond à un taux de rejet de **66%** des décisions des cours d'appel. Dans **463** cas (**34%**) des décisions analysées, la cour d'appel a accordé aux plaignants une demande d'indemnisation au moins partielle.

11

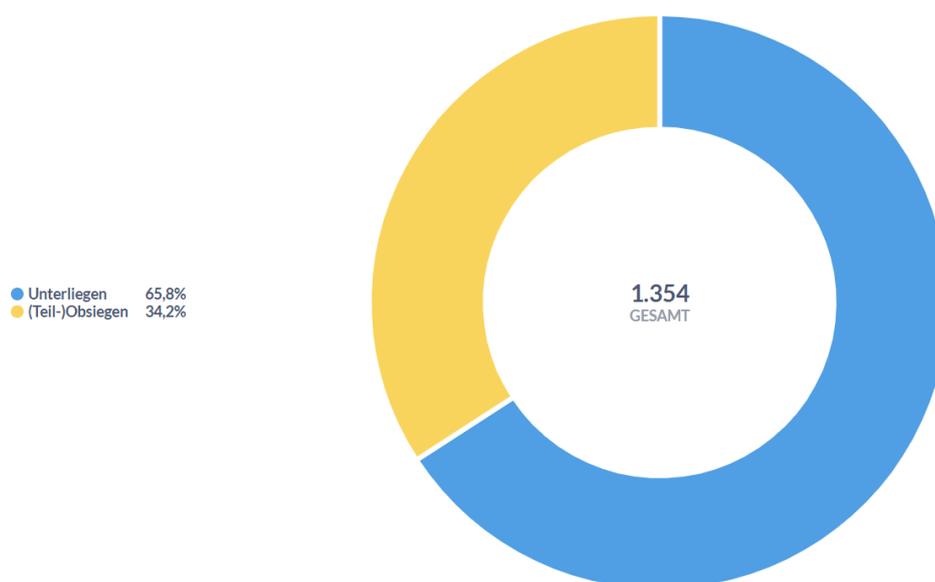


Figure 2 : Rapport entre la défaite totale et la victoire partielle en appel

Sur les deux instances, aucun droit à réparation n'a donc été accordé aux plaignants lésés dans 1.916 des 2.524 (76%) décisions de justice examinées, dans lesquelles une procédure a été

engagée pour violation du droit de l'Union par le constructeur automobile défendeur contre l'article 18, paragraphe 1, l'article 26, paragraphe 1 et l'article 46 de la directive 2007/46/CE en liaison avec l'article 5, paragraphe 2 du règlement (CE) n° 715/2007.

Dans les **608** autres décisions (**24%**), le tribunal a certes accordé aux plaignants un droit à réparation. Cependant, il convient de noter que dans tous ces cas, les plaignants ont été condamnés proportionnellement aux frais de procédure, qui ont soit même dépassé le droit à réparation, soit été réduits à zéro, soit réduits de manière si significative que le droit à réparation a finalement été marginalisé.

12

b. Erreur inévitable sur l'interdiction

(1) Explications

Dans son jugement du 26.06.2023 , la Cour fédérale de justice a ouvert la possibilité d'une exonération qui doit libérer le constructeur automobile de sa responsabilité pour un dispositif d'invalidation sophistiqué s'il a seulement cru suffisamment fort que son dispositif d'invalidation pouvait être autorisé, indépendamment du fait qu'il ait été effectivement autorisé (ce qu'on appelle une "erreur d'interdiction inévitable"). De nombreux tribunaux nationaux spécialisés font aujourd'hui encore un usage parfois excessif de ce type d'exclusion de responsabilité (en faveur des auteurs de dommages ayant des idées erronées).

13

Les exemples suivants le démontrent clairement :

14

- 1) OLG Brandenburg, décision au sens du § 522 al. 2 ZPO du 22.02. 2024, Az. 11 U 291/23 :

"Si, en particulier, le KBA, en tant qu'autorité compétente en matière de réception par type, part lui-même, après son propre examen, du principe de l'admissibilité de la "fenêtre thermique", on ne peut exiger de la défenderesse qu'elle procède à une autre évaluation. Il s'agit plutôt, dans un tel cas, d'une erreur d'interdiction inévitable".

- 2) OLG Stuttgart, décision au sens du § 522 al. 2 ZPO du 13.05.2024, 16a U 2293/21 :

"Une suspension de la procédure conformément au § 148 ZPO n'entre pas en ligne de compte. (...) Il en va de même pour la question de savoir si une erreur inévitable sur l'interdiction rend caduque le reproche de faute. Dans son arrêt du 26.06.2023 - VIa ZR 335/21 - n° 36 et suivants, la Cour fédérale de justice (BGH) a expressément retenu que la responsabilité du fait de la délivrance d'un certificat de conformité inexact suppose une faute, la négligence étant suffisante. La Cour fédérale de justice précise expressément que "le droit de la République fédérale d'Allemagne, qui est le seul à entrer en ligne de compte en l'espèce pour fonder le droit à réparation exigé par la Cour européenne, ne fournit pas de base juridique pour une responsabilité en matière de réparation des dommages indépendante de la faute du constructeur automobile, sans tenir compte de l'absence de lien juridique particulier entre les parties". Il ne faut pas s'attendre à ce que la CJCE conteste la mise en œuvre de son arrêt du 21.03.2023 - C-100/21 - par le BGH. De plus, la CJCE a clarifié toutes les questions juridiques".

(2) Évaluation empirique

Sur les **1.170** décisions judiciaires de première instance examinées, 1.025 (88%) ont été refusées par les tribunaux nationaux de première instance et de grande instance. **Sur ces 1.025 jugements de première instance rejetant la demande, 278 cas (27%) ont déjà été rejetés sur le fond en raison d'une erreur inévitable du constructeur automobile sur l'interdiction.**

15

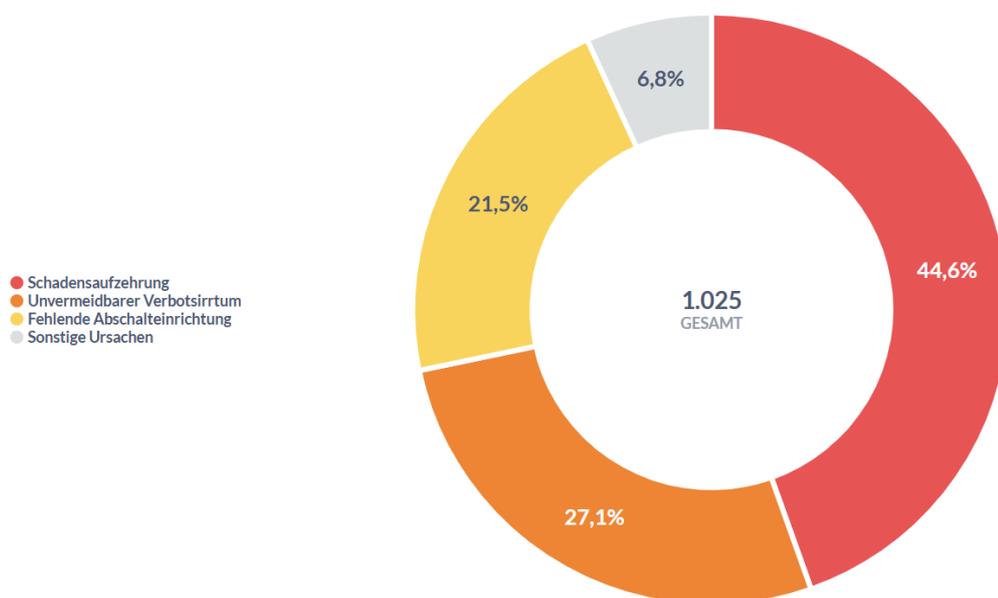


Figure 3 : Raisons de la défaite en 1ère instance

Sur un total de 1 354 décisions d'appel examinées, les cours d'appel nationales ont refusé au plaignant un droit à réparation dans 891 cas (66 %). **Sur ces 891 décisions d'appel rejetant la demande, 214 cas (24%) ont été rejetés sur le fond en raison d'une erreur inévitable de la part du constructeur automobile.**

16

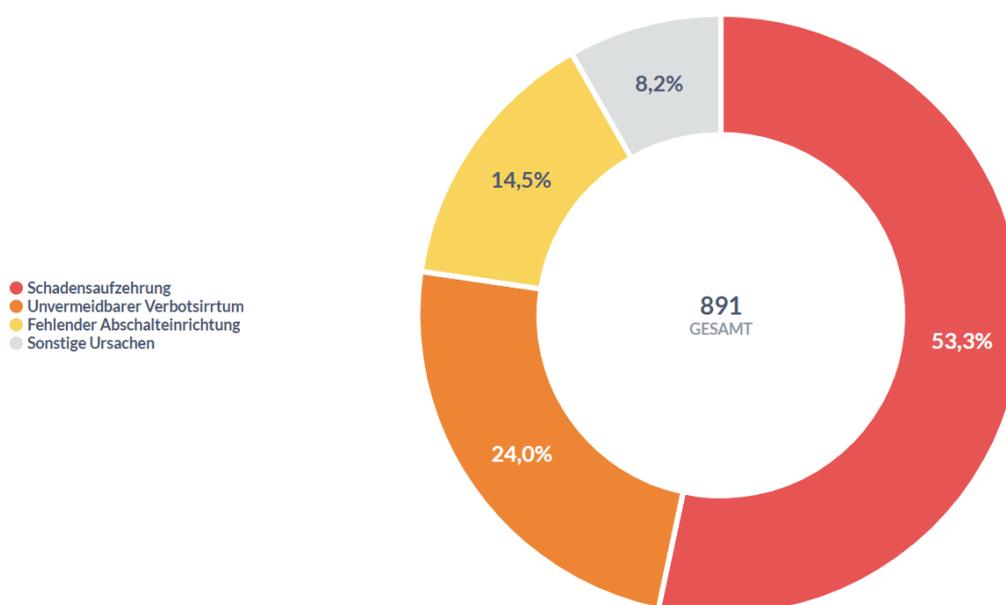


Figure 4 : Motifs d'échec en appel (2e instance)

(3) Classification juridique

Dans son jugement du 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 64, la BGH justifie "l'erreur d'interdiction inévitable" de la manière suivante :

"La preuve du caractère inévitable d'une (...) erreur sur l'interdiction peut être apportée par le constructeur automobile, d'une part, au moyen d'une réception CE par type effectivement délivrée, lorsque cette réception CE par type couvre le dispositif d'invalidation interdit utilisé dans tous ses détails pertinents au sens de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007. La réception CE par type doit toutefois s'étendre au dispositif d'invalidation dans sa version concrète et également en tenant compte des combinaisons de dispositifs d'invalidation constatées. cc) Si la preuve ne peut être apportée de cette manière, le constructeur automobile peut, d'autre part, exposer et, si nécessaire, démontrer, à sa décharge, que son interprétation juridique de l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007 aurait été confirmée, en cas de demande correspondante, par l'autorité compétente pour la réception CE par type ou pour les mesures ultérieures (réception hypothétique). S'il est établi qu'une enquête suffisante de la part de l'auteur du dommage soumis à une erreur d'interdiction aurait confirmé son idée erronée, une responsabilité en vertu de l'article 823 alinéa 2 du BGB suite à une erreur d'interdiction inévitable est exclue même si l'auteur du dommage n'a pas demandé une enquête correspondante (BGH, arrêt du 27 juin 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 Rn. 16)".

Des doutes importants quant à la compatibilité avec le droit de l'Union d'une erreur dite d'interdiction excluant totalement la responsabilité du constructeur automobile découlent du fait qu'une telle erreur d'interdiction ne constitue plus - comme il a été démontré en l'espèce - un cas exceptionnel rare, mais qu'elle est admise de manière schématique dans un nombre considérable de cas. La réception par type couvre, par définition, un type de véhicule, c'est-à-dire des véhicules d'une catégorie de véhicules qui ne diffèrent pas quant à certaines caractéristiques essentielles, article 2, paragraphe 1, article 3, point 3, article 17 de la directive 2007/46, de sorte qu'il ne peut plus être question, pour cette raison également, d'une exception admissible, car, dans le cas contraire, le principe d'effectivité serait vidé de sa substance de manière excessive.

Il semble insuffisant de fonder une exclusion de l'indemnisation sur une décision administrative hypothétique, sans déterminer quelle connaissance l'auteur du dommage avait lui-même de l'éventuelle violation de la loi. Si le constructeur automobile a appris par d'autres sources que l'utilisation du dispositif d'invalidation utilisé pourrait enfreindre les dispositions légales applicables dans le cadre de la réception par type, le constructeur n'est pas digne de protection au point qu'une autorisation administrative puisse exceptionnellement le libérer de sa responsabilité. Le principe d'effectivité s'oppose également à la prise en compte d'une autorisation hypothétique. Si un État membre accordait largement aux constructeurs automobiles une erreur d'interdiction inévitable par ce biais, les victimes concernées ne recevraient aucune indemnisation. L'adéquation des montants des dommages et intérêts et l'effet dissuasif des sanctions en cas d'infraction, jugés nécessaires par la Cour, ne seraient plus garantis.⁵ En outre, le droit de l'Union ne prévoit pas de réception hypothétique. Au contraire, une obligation de réception s'applique en principe. L'exclusion d'un droit à réparation en raison de l'utilisation de dispositifs d'invalidation non autorisés sur la base d'une réception "hypothétique" serait donc a fortiori contraire au principe d'effectivité.

c. Un échec économique systématique

⁵ voir CJCE, arrêt du 21.03.2023, Mercedes-Benz Group, affaire C-100/21, points 90 et 96.

La jurisprudence de la Cour est claire en ce sens qu'**une législation nationale qui rend pratiquement impossible ou excessivement difficile pour l'acheteur d'un véhicule automobile** d'obtenir une réparation adéquate du préjudice qu'il a subi du fait de la violation, par le constructeur de ce véhicule, de l'interdiction énoncée à l'article 5, paragraphe 2, du règlement n° 715/2007 **est incompatible avec le droit supérieur de l'Union**.⁶ 20

En outre, l'article 13 du règlement 715/2007/CE stipule que les sanctions en cas de violation du règlement doivent être "effectives, proportionnées et dissuasives".⁷ Or, dans la pratique, ce n'est pas le cas. 21

Si les tribunaux aboutissent à une condamnation, le cumul du plafonnement des dommages et intérêts entre 5% et 15%, des avantages de jouissance pris en compte deux fois dans les faits et de la répartition des frais de justice en droit national allemand, conformément au code de procédure civile de 1879 (§ 92), aboutit au résultat suivant : le succès économique de la procédure revient à l'auteur du dommage et non à la victime. 22

(1) Limitation des dommages et intérêts à 15% maximum du prix d'achat

(a) Explications

Selon les directives de la BGH, le juge doit estimer librement le montant du dommage différentiel en tenant compte de toutes les circonstances (§ 287 ZPO). Il convient de noter que, pour des raisons d'efficacité du droit de l'Union, le dommage estimé doit s'élever à au moins 5% du prix d'achat payé, mais ne doit pas non plus dépasser 15% du prix d'achat payé.⁸ La BGH justifie la limitation à 15% de la manière suivante : 23

"Un dédommagement dû uniquement en vertu de l'article 823, paragraphe 2, du BGB, en liaison avec l'article 6, paragraphe 1, et l'article 27, paragraphe 1, du règlement CE sur les véhicules, et non pas également en vertu des articles 826 et 31 du BGB, ne peut inversement, pour des raisons de proportionnalité, être supérieur à 15 % du prix d'achat payé. (...) En effet, la responsabilité en vertu de l'article 823, paragraphe 2, du BGB incombe au constructeur automobile, même dans des cas autres que ceux d'un préjudice intentionnel contraire aux bonnes mœurs, non seulement par rapport à l'acheteur d'un véhicule neuf, mais aussi par rapport à tout acheteur ultérieur du véhicule automobile en tant que véhicule d'occasion".

(b) Évaluation empirique

L'étude a également porté sur le montant concret des dommages-intérêts accordés aux plaignants en cas de victoire (partielle) au cours de la période d'évaluation allant du 01.01.2024 au 31.05.2025 ; sur l'ensemble des instances, cela a été le cas dans **608 cas sur 2524 (24%)**. 24

En première instance, les plaignants ont obtenu un montant moyen d'indemnisation de **3.701,13 EUR (médiane : 3.319,50 EUR)** dans les 145 procédures (partiellement) gagnées sur 1.170 au total. Ces recettes sont toutefois à comparer avec un prix d'achat moyen de 39.913,43 EUR (médiane : 36.141,55 EUR). Par conséquent, les plaignants n'ont obtenu **en moyenne et en** 25

⁶ voir CJCE, arrêt du 21.03. 2023, Mercedes-Benz Group, affaire C-100/21, point 93.

⁷ voir également le même libellé à l'article 13 de la directive sur les pratiques commerciales déloyales 2005/29/CE et l'arrêt de la CJCE précité, point 90.

⁸ voir BGH, jugement du 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 71 ff.

médiane qu'environ 9,2% du prix d'achat à titre de dommages et intérêts dans les affaires qui, de leur point de vue, ont été couronnées de succès à l'adresse suivante :

En appel, une moyenne de 3.764,27 EUR (médiane : 3.052,20 EUR) a été accordée à titre de dommages et intérêts dans le cadre d'une victoire (partielle) (dans 463 des 1.354 décisions examinées au total). Dans ces affaires, le prix d'achat moyen des véhicules s'élevait à 40 013,23 euros (médiane : 37 674,96 euros). En moyenne, les plaignants ont donc obtenu 9,4% du prix d'achat (médiane : 8,1%) à titre d'indemnisation dans les procédures d'appel ayant abouti sur le fond et sur le montant. 26

Les frais de justice majoritaires à la charge de l'acheteur du véhicule et du plaignant, conformément au droit national de la procédure civile (§ 92 ZPO), ont toutefois réduit par la suite le montant de l'indemnisation accordée précédemment, voire l'ont dépassé (voir à ce sujet **le point B.III.c.(3)(b)**). 27

(c) Classification juridique

Une partie de la littérature doute que les directives du BGH soient compatibles avec le principe d'effectivité du droit de l'Union. En effet, on ne peut pas supposer qu'une "taxe" allant jusqu'à 15% du prix d'achat dissuade les constructeurs automobiles d'utiliser des dispositifs d'invalidation non autorisés (Horacek, VuR 2023, 337 [345]). 28

Il est également surprenant que la BGH, en fixant la limite rigide de 15%, ne dise pas un mot de la décision du tribunal administratif de Schleswig du 20 février 2023, rendue quelques mois avant l'arrêt du 26 juin 2023, concernant les dispositifs d'invalidation en fonction de la température, qui a rendu nettement plus probable l'immobilisation (ou la mise aux normes coûteuses du matériel) des véhicules concernés.⁹ En conséquence, il est douteux que "compte tenu de la jurisprudence récente des tribunaux administratifs", l'aspect important de la probabilité de l'immobilisation "soit entièrement couvert par le plafond de 15 %".¹⁰ 29

(2) Double partage des avantages

(a) Explications

Même après la décision de la BGH du 26.06.2023, référence VIa ZR 335/21, le plaignant lésé doit se faire imputer les avantages pour réduire le dommage (ce qu'on appelle le partage des avantages). Parmi les avantages à prendre en compte figure tout d'abord la valeur résiduelle du véhicule au moment de la décision judiciaire. Cela vaut également lorsque le véhicule n'a pas été vendu et qu'aucune valeur résiduelle n'a donc été capitalisée, mais que celle-ci reste une valeur de calcul fictive. En outre, une valeur monétaire est prise en compte selon la formule suivante, qui doit correspondre à la part de consommation du véhicule (appelée indemnité d'utilisation linéaire) : 30

$$(\text{Kaufpreis} \times \text{gefahrne Kilometer}) \div (\text{erwartete Gesamtleistung} - \text{Kilometer bei Kauf})$$

⁹ voir VG Schleswig, arrêt du 20.02.2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00

¹⁰ voir Schaub, NJW 2023, 2236, 2238 au point 7.

Si la somme de la valeur résiduelle et de l'indemnité d'utilisation dépasse la valeur du véhicule au moment de l'achat, l'indemnisation est réduite du montant excédentaire. Si la réduction dépasse le montant total de la demande, la demande est entièrement épuisée.

Le montant du kilométrage total prévu et de la valeur résiduelle est estimé librement par les tribunaux dans le cadre d'un pouvoir d'appréciation accordé par le droit national de procédure civile (§ 287 ZPO) et varie généralement entre 250tkm et 350tkm pour les véhicules diesel. A cela s'ajoutent des calculs spéciaux acceptés de manière isolée et ayant un effet de réduction des droits pour les soi-disant "petits rouleurs" ou une "valeur d'habitation" d'un véhicule à prendre en compte.

(b) Évaluation empirique

Sur les **1.025** décisions de justice rejetant une plainte en première instance, un droit à réparation a été refusé dans **457 cas** au total (**45%**), malgré une violation du droit de l'Union par le constructeur automobile (en raison de l'utilisation d'un dispositif d'invalidation non autorisé) fondant sa responsabilité, sur la base de l'hypothèse d'une consommation totale du dommage.

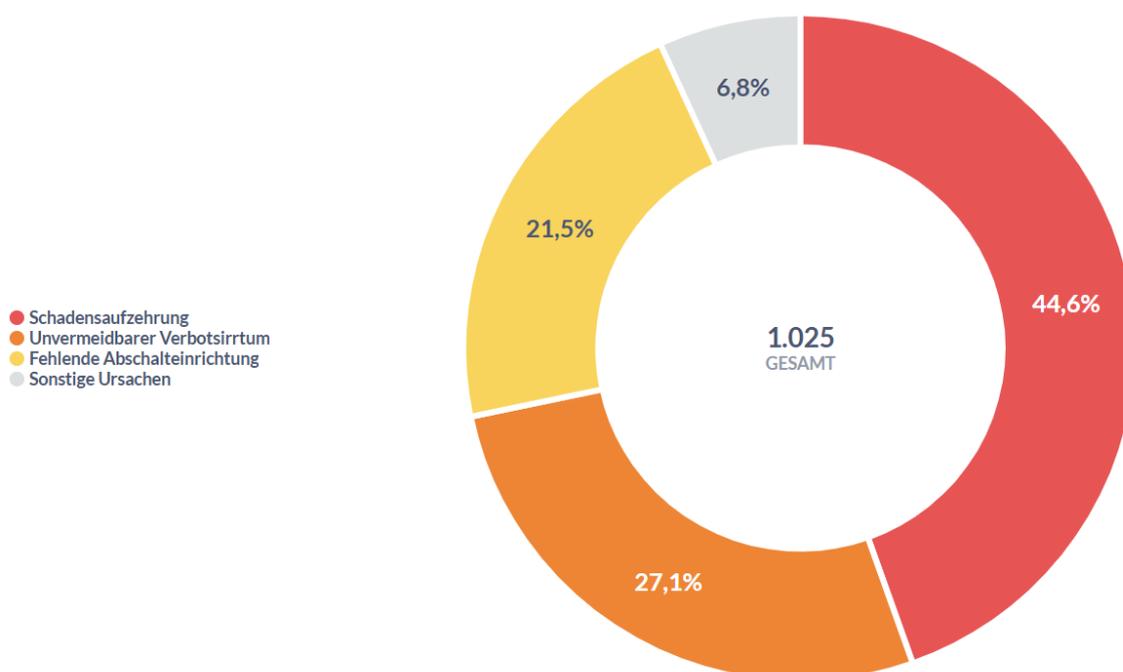


Figure 5 : Raisons de la défaite en 1ère instance

Sur un total de **891 décisions d'appel rejetant des plaintes**, le droit a été refusé dans **475 cas (53%)** malgré une violation du droit de l'Union par le constructeur automobile (en raison de l'utilisation d'un dispositif d'invalidation non autorisé) fondée sur l'hypothèse d'une consommation totale du dommage.

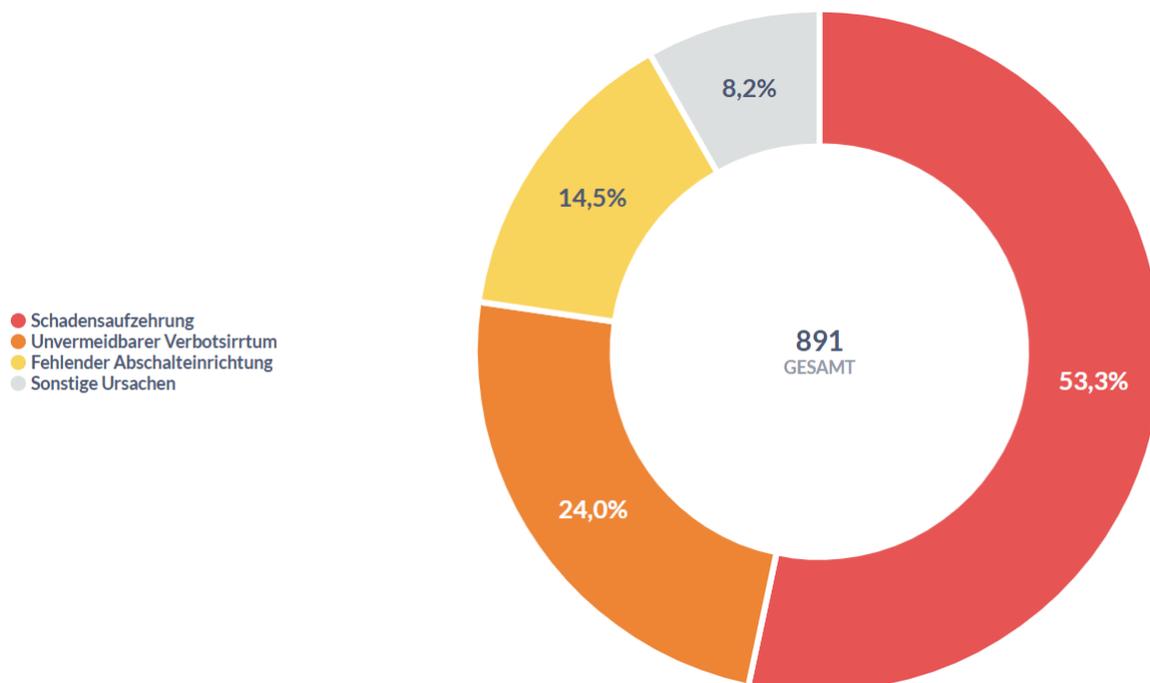


Figure 6 : Motifs d'échec en appel (2e instance)

(c) Juridique Classement

Les avantages d'utilisation et la valeur résiduelle du véhicule sont pris en compte deux fois pour réduire le dommage, conformément à la jurisprudence de la Cour fédérale de justice relative aux **intérêts délictuels**¹¹ en 2020 et au **dommage différentiel**¹² en 2023, dans la mesure où ils dépassent la valeur du véhicule lors de la conclusion du contrat de vente (prix d'achat payé moins montant de l'indemnisation). 34

L'acquéreur d'un véhicule ne s'enrichit pas lorsqu'il utilise son véhicule. Son véhicule, qu'il a déjà acheté trop cher en raison de la violation de l'article 5, paragraphe 2, du règlement 715/2007 par le constructeur automobile, continue de perdre de la valeur à chaque kilomètre parcouru. L'avantage d'utilisation du propriétaire est donc contrebalancé par une perte de valeur de son bien, qui est l'image d'un miroir. Une imputation de ces avantages d'utilisation en faveur des constructeurs n'est donc pas un prélèvement d'un enrichissement du côté de l'acquéreur, mais une double diminution de son patrimoine (premièrement par la perte de valeur de sa propriété, deuxièmement par la réduction du droit à réparation). Cela est d'autant plus vrai lorsque le montant des dommages-intérêts est réduit à zéro dans le cadre d'une telle imputation et que le demandeur doit se faire imputer la valeur résiduelle de son véhicule pour réduire son droit, même s'il ne l'a pas du tout vendu et n'a donc pas réalisé le produit de la vente. 35

Par conséquent, il convient de retenir ceci : La prise en compte des avantages de jouissance a pour effet de rendre pratiquement impossible la réparation du préjudice subi, comme l'exige le droit de l'Union, à partir d'une certaine distance parcourue après l'acquisition. 36

¹¹ cf. BGH, arrêt du 30.07.2020, Az. VI ZR VI ZR 397/19, Rn. 25.

¹² voir BGH, jugement du 26.06.2023, Az. 335/21, Rn. 44.

La littérature et une partie de la jurisprudence critiquent en outre le fait qu'en appliquant le partage des avantages en combinaison avec le refus des intérêts dits délictuels, le BGH méconnaît l'essence et la fonction du droit de l'indemnisation ainsi que des valeurs centrales du droit civil en vigueur et se met en contradiction avec la jurisprudence d'autres chambres civiles.¹³ **En effet, si l'intérêt délictuel doit compenser la perte de l'utilité de la substance matérielle (entièrement ou partiellement) retirée et que le véhicule que les acheteurs de diesel ont pu utiliser a remplacé l'argent, il s'agit là aussi, à y regarder de plus près, d'un double calcul d'une compensation pour l'utilisation du véhicule automobile à la charge des acquéreurs du véhicule, lorsque le BGH prend en compte, d'une part, l'avantage abstrait d'utilisation à la charge des acquéreurs de véhicules et déduit ensuite à nouveau, d'autre part, le dédommagement concret d'utilisation - calculé sur la base des kilomètres parcourus et d'un kilométrage total hypothétique - du dédommagement à payer.**¹⁴

En outre, la prise en compte de la valeur résiduelle non réalisée par la revente conduit en règle générale à ce qu'un dommage différentiel soit déjà absorbé au moment de la conclusion du contrat, sans que l'acheteur ait parcouru un seul kilomètre avec son véhicule. De l'avis de la Cour fédérale de justice, cela est néanmoins conforme au droit de l'Union, compte tenu de l'obligation de sanctions efficaces et dissuasives.¹⁵

La Cour fédérale de justice refuse à l'acquéreur le droit de réclamer au constructeur automobile, en cas d'utilisation d'un dispositif d'invalidation non autorisé, des intérêts dits "délictuels" en vertu de l'article 849 du Code civil allemand (BGB) à partir du moment où l'acte dommageable a été commis (paiement du prix d'achat).

D'un point de vue économique, il y a une grande différence entre le fait qu'un acheteur de véhicule ne perçoive des intérêts sur le prix d'achat excessif résultant du contrat de vente (dommage différentiel) que des années plus tard, à compter de la notification de l'action en justice, et le fait qu'il perçoive déjà des intérêts sur le prix d'achat excessif pour la période à compter de l'achat. Inversement, il n'y a pas de raison objective pour qu'un constructeur automobile puisse utiliser le trop-perçu sans intérêt pendant des années et en tirer profit sans que l'enrichissement illicite qui en résulte doive être restitué à la personne lésée. Il est contraire à une réparation effective du préjudice subi de refuser le droit légal aux intérêts pour la période suivant la conclusion du contrat de vente. L'acheteur du véhicule ne dispose plus de l'argent qu'il a dépensé pour le véhicule à partir du paiement du prix d'achat, il a donc perdu l'usage de ce montant dès le paiement du prix d'achat.

¹³ voir Heese, NJW 2020, 2779 [2784], point 85.

¹⁴ cf. OLG Karlsruhe Urt. v. 19.11.2019, Az. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 Rn. 116 ; OLG Köln Urt. v. 26.5.2020, Az. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 Rn. 40 ; OLG Oldenburg Urt. v. 12.3.2020, Az. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 Rn. 57.

¹⁵ voir BGH, jugement du 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 44, 80.

Il ne serait pas conforme au principe d'effectivité du droit de l'Union et à l'article 13 du règlement (CE) no 715/2007, selon lequel les sanctions prévues en cas de violation du présent règlement doivent être "effectives, proportionnées et dissuasives",¹⁶, qu'un dommage survienne dès la conclusion d'un contrat portant sur l'acquisition d'un véhicule contraire au droit de l'Union en raison d'un prix d'achat excessif, mais que les intérêts découlant de ce dommage, à savoir le prix d'achat excessif, ne soient accordés qu'à partir de la date de notification de l'action, qui peut se situer plusieurs années après le moment du dommage. Dans cette mesure, il est probable, à la lumière du principe d'effectivité du droit de l'Union en relation avec l'article 13 du règlement. L'article 13 du règlement 715/2007/CE doit également être apprécié au regard du fait que la violation du règlement 715/2007/CE a été commise de manière fautive, systématique et sur une longue période au détriment d'un grand nombre d'acquéreurs de véhicules et que la compensation du dommage subi dans le cas individuel reste bien en deçà d'un écrémage général du bénéfice de l'infraction.

Le droit de percevoir des intérêts à partir de la date du fait générateur du dommage, c'est-à-dire l'acquisition du véhicule, devrait donc s'imposer en vertu du droit de l'Union. Les réglementations nationales qui refusent cela et n'accordent des intérêts qu'à partir de la litispendance ou du début du retard rendent plus difficile la mise en œuvre effective des droits à réparation et sont en contradiction avec le principe d'effectivité et le principe de la réparation intégrale des dommages énoncés à l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007.¹⁷ Il est pour le moins douteux qu'il soit conforme au droit de l'Union d'accorder des intérêts à l'acheteur du véhicule seulement à partir du début de la litispendance ou ultérieurement, et non à partir de la date du fait dommageable commis par le constructeur automobile. La Cour de justice a précisé dans plusieurs décisions que le principe d'effectivité et le principe de la réparation intégrale des dommages sont violés lorsque des dispositions nationales ou leur interprétation font obstacle à l'exercice des droits conférés par le droit de l'Union.

Dans sa jurisprudence à ce sujet, la Cour souligne qu'un droit à réparation en vertu du droit de l'Union doit comprendre la réparation intégrale du préjudice subi. Cela comprend également le droit aux intérêts à partir de la date du fait dommageable, afin d'assurer l'égalité économique de la victime. Les intérêts moratoires ne constituent pas simplement un droit accessoire, mais un élément essentiel de la réparation du préjudice.¹⁸

(3) La répartition des frais de justice

(a) Explications

Si l'on tient compte de la répartition des frais de justice qui doit être effectuée conformément au droit national de la procédure civile (§§ 91 et suivants du Code de procédure civile), le résultat économique des procédures judiciaires en cours au moment de la décision de la BGH est régulièrement inversé et devient carrément absurde. Selon ce système, les plaignants lésés perdent en principe toujours leur procès dans le cadre d'une considération économique globale - et ce même s'ils ont gagné l'affaire au sens juridique du terme. Cela conduit à une situation paradoxale et incompatible avec les dispositions du droit de l'Union : **en Allemagne, ce n'est pas le constructeur automobile qui compense le préjudice du plaignant, mais les plaignants qui indemnisent les constructeurs en cas de procès gagné.**

¹⁶ voir aussi le même libellé à l'article 13 de la directive sur les pratiques commerciales déloyales 2005/29/CE

¹⁷ voir CJCE, arrêt du 21.03. 2023, Mercedes-Benz Group, affaire C-100/21, point 93.

¹⁸ CJUE, arrêts du 13 juillet 2006, Manfredi et autres, aff. C-295/04 à C-298/04 et du 21 décembre 2016, Gutiérrez Naranjo et autres, aff. C-154/15, C-307/15 et C-308.

Selon le droit allemand de la procédure civile, la partie qui succombe doit supporter les frais du litige et, en particulier, rembourser les frais engagés par la partie adverse, dans la mesure où ils étaient nécessaires à la poursuite ou à la défense de l'action en justice. Ce principe dit du "tout ou rien" est régi par l'article 91 du ZPO. Par dérogation à ce principe, les frais du litige doivent être annulés ou partagés proportionnellement si chaque partie obtient partiellement gain de cause et perd partiellement le litige (§92 al.1 ZPO). Selon cette disposition, le tribunal établit en règle générale une quote-part de frais en pourcentage, en fonction du rapport effectif entre le fait d'avoir gagné et le fait d'avoir perdu dans l'affaire principale (décision dite de base sur les frais). 45

L'application du droit de l'Union selon les critères d'interprétation de la jurisprudence de la Cour de justice dans l'affaire C-100/21 du 21.03.2023 a conduit la jurisprudence allemande à fixer une limite supérieure de 15% dans la décision de la BGH du 26 juin 2023. Cependant, au moment de sa décision, on estime que jusqu'à cent mille procédures judiciaires étaient en cours en Allemagne, dans lesquelles l'objet de la plainte était le droit à l'annulation du contrat de vente (réparation totale). Après la décision, les plaignants ont dû modifier leurs demandes en passant de ce que l'on appelle les grands dommages-intérêts aux petits dommages-intérêts (dommages différentiels). S'ils ne le faisaient pas, leurs demandes étaient rejetées dans leur intégralité.¹⁹ 46

La Cour fédérale de justice a certes réduit le droit à des dommages et intérêts à 5% à 15% du prix d'achat, mais elle n'a pas fait de déclaration à la lumière du droit de l'Union selon laquelle, en cas de condamnation d'un constructeur automobile en raison de l'utilisation d'un dispositif d'invalidation non autorisé, celui-ci doit également supporter la totalité ou du moins la majeure partie des frais de justice. 47

La réorientation de la demande, nécessaire du point de vue de la procédure civile après la décision de la BGH, est une modification admissible de l'action selon le droit allemand de la procédure civile, car le droit à ce que l'on appelle les grands dommages-intérêts, fondé à l'origine en premier lieu sur les articles 826 et 31 du BGB, d'une part, et le droit à la différence de dommages-intérêts selon l'article 823, paragraphe 2, du BGB, en relation avec l'article 823, paragraphe 2, du BGB, d'autre part, reposent sur des méthodes différentes. §§ Les articles 6, paragraphe 1, et 27, paragraphe 1, du RGEC, d'autre part, reposent uniquement sur des méthodes différentes de calcul du dommage, qui se rattachent en substance à l'investissement de confiance réalisé par l'acheteur lors de la conclusion du contrat de vente.²⁰ 48

Ce changement de demande concernait presque tous les procès relatifs au diesel en cours devant les tribunaux régionaux, les cours d'appel et la Cour fédérale de justice allemande jusqu'au 23 juin 2023. Selon les estimations de la WVR, cela représentait jusqu'à 100.000 procédures après une enquête auprès de ses membres. Le grand dédommagement vise à l'annulation du contrat de vente, le nouveau dédommagement différentiel à une demande entre 5% et 15% du prix d'achat. En droit allemand, le critère pour les frais de procédure est la valeur du litige. Si un plaignant demande l'annulation, la valeur du litige est le prix d'achat du véhicule moins les avances d'utilisation.²¹ 49

¹⁹ voir BGH, arrêt du 23.04.2024, Az. 1132/22, Rn. 14.

²⁰ cf. BGH, jugement du 26.06.2023, Az. VIa ZR 335/21, Rn. 45.

²¹ voir BGH, arrêt du 25.05.2020, VI ZR 316/20, point 57.

(b) Évaluation empirique

En Allemagne, les coûts d'une procédure judiciaire sont déterminés en fonction de la valeur du litige et la charge des coûts de chaque partie au procès est proportionnelle à sa victoire ou à sa défaite. Nous avons également évalué les taux de frais de la partie demanderesse en cas de victoire (partielle), tels qu'ils figurent dans les décisions de justice.

En moyenne, le demandeur doit supporter 60% (médiane 66%) des frais de procédure en première instance dans les affaires gagnantes étudiées ici. Dans le cas d'une action en restitution initiale avec une valeur litigieuse de 30.000 EUR (prix d'achat moins indemnité d'occupation), cela correspond à des frais de procédure légaux d'au moins **6.619,43 EUR** pour la seule première instance ; **sur ce montant, le demandeur doit supporter en moyenne 3.971,66 EUR (médiane : 4.368,82 EUR).** Cela signifie que le montant de son indemnisation est en règle générale entièrement absorbé par la participation aux frais.

Prozesskosten	1. Instanz	Berufung	Revision
	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
▼ Gerichtskosten			
Summe Gerichtskosten	1.347,00 €	1.796,00 €	2.245,00 €
▼ Eigene Anwaltskosten RVG			
Summe eigene Anwaltskosten	2.864,93 €	3.205,86 €	4.342,31 €
▼ Gegnerische Anwaltskosten			
Summe gegnerische Anwaltskosten	2.407,50 €	2.694,00 €	3.649,00 €
Gesamtsumme Prozesskosten	6.619,43 €	7.695,86 €	10.236,31 €
Gesamtsumme alle Instanzen	24.551,60 €		

Figure 7 : Extrait du calculateur de coûts de processus Foris²²

Les procédures examinées en appel ont été encore plus désavantageuses économiquement pour les plaignants, malgré un succès juridique sur le fond. En effet, les frais de procédure mis à la charge des plaignants s'élevaient en moyenne à 81% pour l'ensemble des deux instances (médiane : 88%).

Pour une **valeur litigieuse initiale de 30.000,00 EUR**, les frais de procédure légaux s'élevaient au total à **14.315,29 EUR pour les deux instances**. Si le demandeur en supporte en moyenne 81% (médiane : 88%), cela correspond à un coût total de **11.595,38 EUR** (ou en médiane **12.597,45 EUR**) pour la poursuite judiciaire engagée sur deux instances. L'exemple suivant illustre bien l'importance de ces frais de justice pour le plaignant, qui sont largement supérieurs à ceux du constructeur automobile défendeur :

²² voir <https://www.foris.com/prozesskostenrechner/>

Ainsi, dans un cas moyen (prix d'achat du véhicule de 40.013,23 EUR ; médiane : 37.674,97 EUR) et une valeur litigieuse de 30.000,00 EUR, l'appelant n'aurait obtenu une indemnisation qu'avec une probabilité de 24%, à savoir d'un montant de **3.764,27 EUR** (médiane : **3.052,20 EUR**). Cette somme est toutefois contrebalancée par les frais de procédure proportionnels de **11.595,38 EUR** (soit une médiane de **12.597,45 EUR**) à la charge du demandeur sur deux instances.

54

Cela signifie que dans tous les cas où le plaignant demandait à l'origine (à juste titre) une annulation (reprise totale) et a dû modifier sa demande en cours de procédure suite à la jurisprudence de la BGH du 26.06.2023, les frais de procédure mis à sa charge dépassent en moyenne **de 2,1 fois** le montant de l'indemnisation allouée, **soit 7.831,11 EUR, et en médiane de 3,1 fois, soit 9.545,25 EUR**. Pour l'acquéreur du véhicule lésé, le résultat global est donc nettement négatif sur le plan économique, même en cas de succès de la procédure juridique en matière de responsabilité ; il n'y a donc aucune différence pour le plaignant que sa plainte contre le constructeur automobile aboutisse ou non, dans la mesure où il se retrouve sans rien dans les deux cas.

55

Préjudice économique en cas de quote-part de frais et dépens à la charge du demandeur :

Même dans les 145 procédures examinées en 1ère instance et ayant abouti pour le plaignant (calcul sur la base du montant du jugement et de la quote-part des frais et dépens), il en résulte un dommage économique global pour le plaignant en cas de poursuite justifiée de la revendication.

56

I. Instance (frais de justice : 6.619,43 EUR)

Poste de coûts	Moyenne	Médiane
Montant de l'indemnisation après le jugement	3.701,13 EUR	3.319,50 EUR
Frais de justice en cas de quota (60 ou 66%)	- 3.971,66 EUR	- 4.368,82 EUR
Solde du jugement et des frais de justice	-270,53 EUR	-1.049,32 EUR

I. et II. Instance (frais de justice : 14.315,29 EUR)

Poste de coûts	Moyenne	Médiane
Montant de l'indemnisation après le jugement	3.764,27 EUR	3.052,20 EUR
Frais de justice en cas de quota (81 ou 88%)	-11.595,38 EUR	- 12.597,45 EUR
Solde du jugement et des frais de justice	-7.831,11 EUR	-9.545,25 EUR

Dans les procédures ayant abouti en deuxième instance pour le demandeur (calcul sur la base du montant du jugement et du taux de frais de la médiane), il n'y a pas d'avantage économique pour le demandeur en cas de poursuite justifiée, mais un grave préjudice économique.

57

Même dans le cas d'un jugement entièrement gagnant sur la différence de dommages et intérêts, cela ne peut conduire qu'à une acceptation partielle de la demande, en pourcentage de la demande initiale (dommages et intérêts importants). Ainsi, les frais de procédure mis à la charge du demandeur dépassent régulièrement le droit à réparation qui lui a été accordé. **D'un point de vue économique global, il en résulte, malgré l'admission partielle de l'action, un solde négatif pour le demandeur, bien que l'objectif initial de l'action (dommages-intérêts importants) ne constituait pas une demande excessive voire abusive, mais jusqu'à la fin une demande justifiée et appropriée selon les critères de la juridiction suprême nationale.**²³

(c) Juridique Classement

Dans sa jurisprudence constante, la Cour considère qu'il existe un risque non négligeable que les titulaires d'une position juridique conférée par le droit de l'Union puissent être dissuadés par le droit national de la procédure civile de faire valoir les droits qui leur sont conférés par le droit de l'Union en raison des coûts d'une procédure judiciaire par rapport au montant de la créance contestée.²⁴

Partant de ce risque, la Cour de justice a décidé que, dans certaines conditions, des dispositions du droit national de la procédure civile peuvent être incompatibles avec le droit supérieur de l'Union et doivent, pour cette raison, rester inappliquées. Tel est le cas, selon la jurisprudence de la Cour de justice, lorsque le titulaire d'une position juridique conférée par le droit de l'Union et protégeant les intérêts individuels se voit imposer une partie des frais de procédure en cas de rejet partiel du droit reconnu, alors qu'il peut être empêché, en raison d'une situation juridique peu claire ou d'une pratique contradictoire, de chiffrer correctement le droit.²⁵

Ceci peut être transposé aux constellations de cas dans le complexe diesel. Si, après la constatation d'une violation par le constructeur automobile de l'interdiction prévue à l'article 5, paragraphe 2, du règlement no. 715/2007, il n'est fait droit que partiellement à la demande d'indemnisation adéquate de l'acheteur du véhicule, parce qu'il est pratiquement impossible ou excessivement difficile pour l'acheteur du véhicule et le requérant de déterminer à l'avance et avec précision l'étendue de son droit à l'indemnisation, une règle de procédure en vertu de laquelle cet acheteur du véhicule doit supporter une partie des frais d'une telle procédure est de nature à le dissuader d'exercer les droits que lui confère le droit de l'Union, à savoir les droits découlant de l'article 1er , paragraphe 1, de la directive 98/8/CE. 18, paragraphe 1, de l'article 26, paragraphe 1, et de l'article 46 de la directive 2007/46/CE, lus en combinaison avec l'article 3, point 10, et l'article 5, paragraphe 2, du règlement (CE) no 715/2007, lus en combinaison avec la jurisprudence de la Cour de justice, arrêt du 17 décembre 2020, aff. C-693/18, arrêt du 14.07.2022, Az. C-128/20, C-134/20, C-145/20, arrêt du 21.03. 2023, Az. C-100/21, car les intérêts individuels de l'acheteur individuel d'un véhicule automobile sont ainsi protégés par rapport à son constructeur.

Par conséquent, en vertu de la primauté d'application du droit de l'Union, les frais de procédure pourraient être intégralement mis à la charge du constructeur automobile défendeur, en faisant abstraction de l'article 92 du code de procédure civile.

²³ cf. BGH, jugement du 05.06. 2024, Az. IV ZR 140/23, Rn. 8.

²⁴ voir CJUE, arrêts du 13.09.2018, Profi Credit Polska, C-176/17, point 69 ; du 18.02.2016, Finanmadrid EFC, point 52 ; du 14.03.2013, Aziz, point 58 ; et du 14.06.2012, Banco Español de Crédito, point 54.

²⁵ voir CJCE, arrêts du 21.03.2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, points 82-87 ; et du 16.07.2020, Caixabank et Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 et C-259/19, points 83, 98.

d. Résultat de l'évaluation

Les décisions de justice rendues au cours de la période étudiée ont été très majoritairement négatives pour les acheteurs de véhicules lésés. Cela vaut aussi bien pour la première instance que pour l'instance d'appel. Ainsi, 88% des décisions de première instance et 66% des décisions d'appel ont rejeté dans leur intégralité la demande d'indemnisation des plaignants contre le constructeur automobile concerné. 63

Le motif le plus important, en termes quantitatifs, invoqué par les juridictions nationales pour rejeter les demandes de dommages et intérêts introduites en justice a été, dans les deux instances, la présomption d'épuisement des droits, qui représente plus de la moitié des décisions de rejet en appel (53%). En première instance, 45% des décisions de rejet reposent encore sur une présomption d'épuisement du préjudice. Il faut y voir un motif structurel de rejet. La **deuxième raison quantitativement la plus importante invoquée** par les tribunaux pour rejeter une plainte était, dans les deux instances, la possibilité d'une exonération structurelle par erreur de droit du constructeur automobile, ce que l'on appelle "l'erreur d'interdiction inévitable". C'est sur ce motif que se fondent 24% des décisions de rejet en appel et 27% des décisions des tribunaux de première instance. 64

IV. Conclusion

La jurisprudence de la Cour fédérale de justice (Bundesgerichtshof) et les jugements rendus par les tribunaux civils allemands dans le cadre du scandale des gaz d'échappement, qui se fondent sur les critères qu'elle a établis, vident systématiquement de sa substance le droit de l'environnement de l'Union qui protège les individus. 65

Dans notre pays, il est pratiquement impossible pour l'acheteur d'un véhicule automobile d'obtenir une indemnisation appropriée pour le préjudice qu'il a subi suite à la violation par le constructeur automobile de l'interdiction contenue dans l'article 5, paragraphe 2 du règlement n° 715/2007. En partie, les tribunaux nient l'existence d'un dispositif d'invalidation non autorisé, contrairement aux constatations de la CJCE, et en partie, ils rejettent les demandes au motif que le constructeur automobile a été victime d'une erreur d'interdiction inévitable en croyant qu'il était possible d'obtenir une autorisation. 66

Si les tribunaux parviennent à une condamnation, le cumul du plafonnement des dommages et intérêts entre 5% et 15%, de l'institution juridique du soi-disant partage des avantages et de la répartition des frais de justice en droit national selon le code de procédure civile de 1879 aboutit à un résultat absurde. Selon ce système, les plaignants lésés perdent en principe toujours, dans le cadre d'une considération économique globale, leur procédure en cours au moment de la décision de la BGH en juin 2023 - même s'ils ont gagné l'affaire au sens juridique du terme. Il en résulte une situation tout simplement incompatible avec le droit de l'Union : en Allemagne, ce n'est pas le constructeur automobile qui est responsable des dommages qu'il a causés, mais le plaignant lui-même qui, s'il gagne le procès, doit payer une sorte de pénalité à l'auteur du dommage pour la poursuite de ses droits protégés par le droit de l'Union. 67

Avec la décision à venir de la Cour de justice sur la demande de décision préjudicielle du Landgericht Ravensburg (affaire C-666/23), l'efficacité pratique du droit de l'environnement de l'Union sera à nouveau négociée. La durée du traitement juridique du complexe diesel au sein de l'Allemagne et le manque de volonté des constructeurs automobiles de régler les dommages de 68

manière consensuelle prouvent à eux seuls que les tribunaux nationaux, en l'absence de directives claires de la part de la Cour de justice, contournent le principe d'effectivité du droit de l'Union et ne sont tout simplement pas disposés à abandonner leur ligne jurisprudentielle très majoritairement favorable aux préjudices dans le sens du droit de l'Union, et encore moins à sanctionner les auteurs des dommages de manière efficace, proportionnée et dissuasive.

Ce n'est qu'en précisant les orientations qu'elle a données dans l'affaire C-100/23 que la Cour pourra garantir, sur le territoire de l'Union, qu'il est suffisamment tenu compte des indications qu'elle a données dans son arrêt du 21 mars 2023, affaire C-100/21, point 93. Selon cette jurisprudence, il ne doit pas être rendu pratiquement impossible ou excessivement difficile pour l'acheteur d'un véhicule automobile d'obtenir une réparation adéquate du préjudice qu'il a subi du fait de la violation par le constructeur de l'article 5, paragraphe 2, du règlement no 715/2007.

69

Philipp Caba
Rechtsanwalt | Stellv. Vorstandssprecher
Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V.