



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

Empirisch onderzoek voor de realisatie van de Arrest van het EHJ van 21 maart 2023, Rs. C-100/21 in de Duitse Civiel recht tot 31 mei 2025 (Deselemissieschandaal)

Berlijn, 13 juni 2025

A. Inleiding

Het Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. heeft de economische resultaten van de Duitse rechtspraak voor eisers in de **dieselzaak** onderzocht in het licht van de uitvoering van het arrest van het Europese Hof van Justitie (HvJ) van 21 maart 2023 (C-100/21 emissieschandaal) en een onderzoek uitgevoerd naar de gegevens van individuele leden uit in totaal 2.524 gerechtelijke procedures in de periode van 1 januari 2024 tot 31 mei 2025.

Het Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. is een vereniging van momenteel 13 advocatenkantoren die actief zijn aan de kant van onder andere kopers van voertuigen die getroffen zijn door het emissieschandaal, en samenwerken op het gebied van rechtsbescherming en procesvoering om in het belang van equality of arms een tegenwicht te vormen tegen financieel en structureel superieure proces tegenstanders en hun gemachtigde vertegenwoordigers.

Het resultaat is het op 13 juni 2025 gepubliceerde "**Empirisch juridisch overzicht van de Duitse jurisprudentie over de uitvoering van het arrest van het HvJ van 21 maart 2023, C-100/21 (diesemissieschandaal)**". De empirische overzichten gaan vergezeld van een referentie per zaak die als **bijlage is toegevoegd**, evenals commentaar van het Wirtschaftsverband der Rechtsanwälte (WVR) e.V. over de historische context van de nationale jurisprudentie en een juridische categorisering:

Inhoudsopgave

A. Inleiding	2
B. Empirische verzameling van juridische gegevens voor de tenuitvoerlegging van HvJ, C-100/21 door nationale rechtbanken	3
I. Prehistorie	3
II. Onderwerp van het onderzoek	4
III. Empirische evaluatie van de WVR	5
a. Overheersende nederlaag in beide gevallen	5
b. Onvermijdelijke verbodsfout	6
(1) Uitleg	6
(2) Empirische evaluatie	7
(3) Juridische categorisatie	8
c. Economisch falen met een systeem	9
(1) Beperking van de schadeclaim tot maximaal 15% van de aankoopprijs	9
(a) Uitleg	9
(b) Empirische evaluatie	10
(c) Juridische categorisering	10
(2) Dubbele gelijkstelling van uitkeringen	11
(a) Uitleg	11
(b) Empirische evaluatie	11
(c) Juridische categorisering	12
(3) De verdeling van juridische kosten	15
(a) Uitleg	15
(b) Empirische evaluatie	16
(c) Juridische categorisering	18
d. Resultaat van de evaluatie	19
IV. Conclusie	20

B. Empirische evaluatie van de Duitse jurisprudentie over de uitvoering van het arrest van het Hof van Justitie van 21 maart 2023, zaak C-100/21.

I. Vorige geschiedenis

Begin 2023 waren tienduizenden individuele rechtszaken tegen autofabrikanten in behandeling bij Duitse civiele rechtbanken. Tegelijkertijd spande Deutsche Umwelthilfe e.V. al een rechtszaak aan tegen de Bondsrepubliek Duitsland (Bundesanstalt für Motorverkehr) in talrijke administratieve rechtszaken voor het Verwaltungsgericht en het Oberverwaltungsgericht in Schleswig op basis van kennisgevingen voor software-updates en typegoedkeuringen, terwijl de strafrechtelijke onderzoeken tegen een hele reeks hooggeplaatste ingenieurs, managers en directieleden die een sleutelrol speelden in de manipulatie van de uitstoot, langzaam vorderden.

1

In zijn arrest van 21 maart 2023, zaak nr. C-100/21, oordeelde het Hof van Justitie uiteindelijk dat het oordeel van het Bundesgerichtshof (BGH) onverenigbaar was met de feitelijke situatie onder EU-recht. Tot het einde toe was het BGH van mening dat een vordering tot schadevergoeding op grond van § 823 (2) BGB in combinatie met artikel 5 (2) van Verordening (EG) nr. 715/2007 wegens het ontbreken van een beschermende juridische kwaliteit zo duidelijk uitgesloten was, dat het een verwijzing naar het Europees Hof van Justitie afwees, onder verwijzing naar de "acte clair" jurisprudentie van het Hof van Justitie.

2

In zijn uitspraak van 26 juni 2023, zaak nr. VIa ZR 335/21, moest het BGH afstand doen van zijn eerdere rechtsopvatting als reactie op de uitspraak van het Europees Hof van Justitie. Het bevestigde dat de relevante normen van het EU-recht "beschermende wetten" zijn ten dienste van de koper van voertuigen in de zin van § 823 (2) BGB. Het BGH handhaafde echter het resultaat van zijn oorspronkelijke juridische advies, dat in strijd was met het EU-recht, op een andere manier: enerzijds door fabrikanten de mogelijkheid van exculpatie te bieden via het juridische concept van een zogenaamde onvermijdbare verbodsfout als een voertuigfabrikant ervan uit kon gaan dat een onwettig manipulatievoorziening niet zou worden bekritiseerd door de Federale Autotransportautoriteit, waardoor een vordering ten gronde zou worden uitgesloten. Aan de andere kant ondermijnde het het algemeen geldende beginsel van volledige genoegdoening aan de kant van de rechtsgevolgen en dus het effect utile.¹

3

Door zijn jurisprudentie over de plafonnering van vorderingen op 5% tot 15%, over de verevening van uitkeringen voor het gebruik van een motorvoertuig en over de verdeling van proceskosten, heeft het ervoor gezorgd dat, hoewel de procedures nu juridisch ten gronde kunnen worden gewonnen, het economische resultaat voor de eisers in bijna alle procedures die ten tijde van zijn beslissing aanhangig waren, leidt tot aanzienlijke schade voor de eisers in plaats van een economisch positief resultaat en structureel ondoeltreffend is.

4

Sinds de emissiemaniplatie bij Volkswagen AG in 2015 aan het licht kwam, vormen de diesel-procedures in honderdduizenden individuele zaken een uitdaging voor het Duitse civiele rechtstelsel. De juridische verwerking van dit complex in het burgerlijk recht, strafrecht en bestuursrecht is nog lang niet voltooid. Onlangs nog, op 26 mei 2020, veroordeelde de regionale rechtbank

5

¹ Vgl. arrest van het EHJ van 19 november 1991, ref.: C-6/90 - Francovich, punt 31 e.v.

van Braunschweig vier voormalige directieleden van Volkswagen tot meerdere jaren gevangenisstraf na 170 dagen van hoorzittingen.²

Als het gaat om juridische kwesties die relevant zijn voor tal van individuele zaken of voor een hele bedrijfstak, heeft de vrees voor richtinggevende beslissingen in het verleden regelmatig financieel sterke procespartijen ertoe aangezet om een verwijzing naar het Hof van Justitie door een nationale rechtbank te voorkomen of, als dit niet succesvol was, een beslissing van het Hof van Justitie te verhinderen. **In 2024 en 2025 hebben Volkswagen AG en Mercedes Benz Group AG alleen al de hier bekende procedures C-251/23, C-308/23, C-592/23, C-667/23, C-668/23, C-751/24 ingetrokken bij het Hof van Justitie door exorbitante compensatiebetalingen te doen aan de eisers, in sommige gevallen onder de strengste geheimhoudingsverplichtingen.** Met het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Landgericht Ravensburg van 27 oktober 2023 (zaak C-666/23), zal het Hof van Justitie nu in 2025 opnieuw worden opgeroepen om zich uit te spreken over de interpretatie van de EU-wetgeving in het geval van dieselloftuigen met onwettige manipulatievoorzieningen. Daarbij zal het Hof de gelegenheid hebben om zijn eerdere jurisprudentie verder te ontwikkelen (meest recentelijk zaak C-100/21).

De verdenking van een kartel van Duitse autofabrikanten om een nieuwe uitspraak van het HvJ te dwarsbomen is al het onderwerp van een mededingingsklacht die bij de EU-Commissie is ingediend door de Oostenrijkse advocaat Mag. Poduschka, die talrijke getroffen voertuigeigenaren vertegenwoordigt.³

II. Onderwerp van het onderzoek

Deze empirische gegevensverzameling richt zich op de beslissingen en redeneringen van de Duitse burgerlijke rechtbanken na het arrest van het EHJ van 21 maart 2023 en het BGH van 26 juni 2023 met betrekking tot

1. het juridische concept van de zogenaamde onvermijdelijke verbodsfout,
2. de economische uitkomst van de rechtszaken voor de eisers door
 - a. de beperking van de schadeclaim tot maximaal 15% van de aankoopprijs,
 - b. de dubbele egalisatie van voordelen door compensatie voor gebruik,
 - c. de toewijzing van proceskosten ten nadele van de eisers

De jurisprudentie van Duitse civiele rechtbanken in zogenaamde dieselmzaken wegens schendingen van de milieuwetgeving van de Unie in de zin van artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van Richtlijn 2007/46/EG in samenhang met artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 werd geanalyseerd.

² zie het vonnis van de arrondissementsrechtbank van Braunschweig van 26 mei 2025, ref.: 6 Kls 411 Js 49032/15 (23/19) <https://www.lto.de/recht/kanzleien-unternehmen/k/dieselskandal-straftprozess-lg-braunschweig-manager-vw-6kls-411-js-49032/15-2319>

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

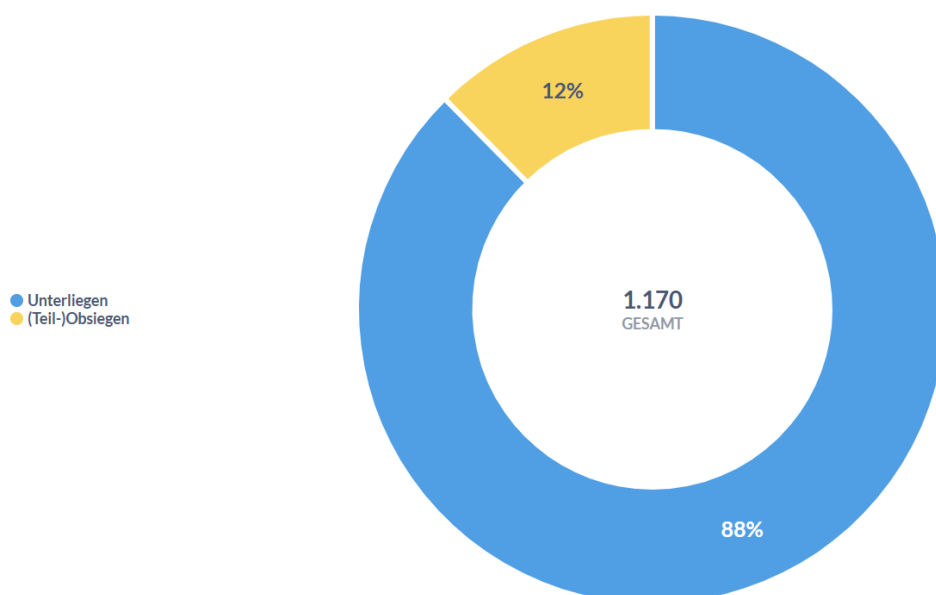
In totaal werden **2.524 gerechtelijke uitspraken** in zogenaamde dieselmaken geanalyseerd. Deze vonnissen vallen allemaal binnen de zogenaamde **evaluatieperiode** van **1 januari 2024 tot 31 mei 2025**. **1.170** vonnissen van Duitse lokale en regionale rechtbanken in **eerste aanleg** werden onderzocht, evenals **1.354 vonnissen in hoger beroep** van regionale rechtbanken en voornamelijk hogere regionale rechtbanken. Het voorwerp van het geschil was in alle gevallen de civielrechtelijke vergoeding van de schade die de koper van een voertuig met een niet-toegelaten manipulatievoorziening in de zin van artikel 5, lid 2, van Verordening nr. 715/2007 daadwerkelijk heeft geleden.⁴

III. Empirische evaluatie van de WVR

a. Overheersende nederlaag in beide gevallen

In de verslagperiode hebben de rechtbanken van eerste aanleg de vorderingen van de eisers volledig afgewezen in **1 025** van de **1 170** geanalyseerde procedures. Dit komt overeen met een percentage van **88%** van de geanalyseerde beslissingen in eerste aanleg.

10

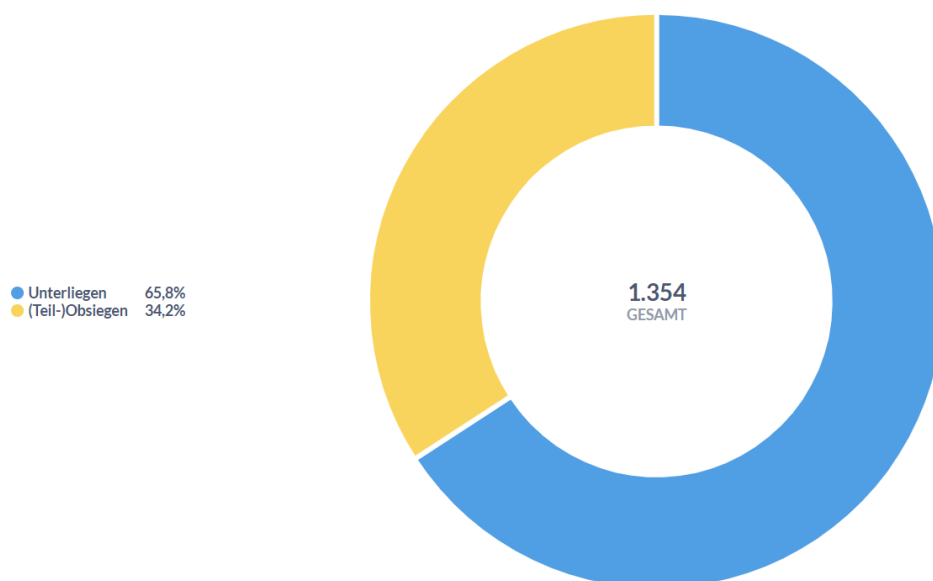


Figuur 1: Verhouding tussen volledige nederlagen en gedeeltelijke overwinningen in eerste aanleg

De beslissingen in beroepszaken waren in de verslagperiode niet significant gunstiger voor de eisers. De vorderingen van dieselkopers werden echter ook volledig afgewezen in **891** van de **1 354** geanalyseerde beroepsprocedures. Dit komt overeen met een afwijzingspercentage van **66%** van de beslissingen in beroep. In **463** gevallen (**34%**) van de geanalyseerde uitspraken kende het hof van beroep de eisers ten minste een gedeeltelijke schadevergoeding toe.

11

⁴ zie **bijlage** bij deze casestudy van 31 mei 2025 als PDF: Onderzoeksresultaten en casestudy



Figuur 2: Verhouding tussen volledige nederlaag en gedeeltelijke overwinning in beroep

Zo kregen de benadeelde eisers in totaal **1 916 van de 2 524 (76%)** in beide instanties geanalyseerde rechterlijke uitspraken, waarin actie werd ondernomen tegen de verwerende voertuigfabrikant wegens een schending van het recht van de Unie in strijd met artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van Richtlijn 2007/46/EG in samenhang met artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007, helemaal geen schadevergoeding toegewezen.

In de overige **608 (24%)** beslissingen kende de rechtbank de eisers een vordering tot schadevergoeding toe. Er moet echter worden opgemerkt dat de eisers in al deze zaken een evenredig deel van de procedurekosten kregen toegewezen, die ofwel hoger waren dan de vordering tot schadevergoeding, deze tot nul terugbrachten of zo sterk terugbrachten dat de vordering tot schadevergoeding uiteindelijk werd gemarginaliseerd.

12

b. Onvermijdelijke verbodsfout

(1) Uitleg

In zijn arrest van 26 juni 2023 opende het Federale Hof van Justitie de mogelijkheid van exculpatie, die bedoeld is om de voertuigfabrikant vrij te stellen van aansprakelijkheid voor een geavanceerd manipulatievoorziening als hij alleen maar stellig genoeg geloofde dat zijn manipulatievoorziening goedkeurbaar was, ongeacht of deze daadwerkelijk was goedgekeurd (de zogenaamde "onvermijdelijke verbodsfout"). Veel nationale gespecialiseerde rechtbanken maken nog steeds buitensporig gebruik van dit type uitsluiting van aansprakelijkheid (ten gunste van de partij die de schade veroorzaakt met misvattingen).

13

Dit kan duidelijk worden aangetoond aan de hand van de volgende voorbeelden:

14

- 1) OLG Brandenburg, beschikking in de zin van § 522 (2) ZPO van 22 februari 2024, ref. 11 U 291/23:

"Wanneer met name de KBA als bevoegde typegoedkeuringsinstantie zelf na eigen onderzoek uitgaat van de toelaatbaarheid van het "thermische venster", kan van verweerster geen

andere beoordeling worden verlangd. Er is in een dergelijk geval veeleer sprake van een onvermijdelijke verbodsfout."

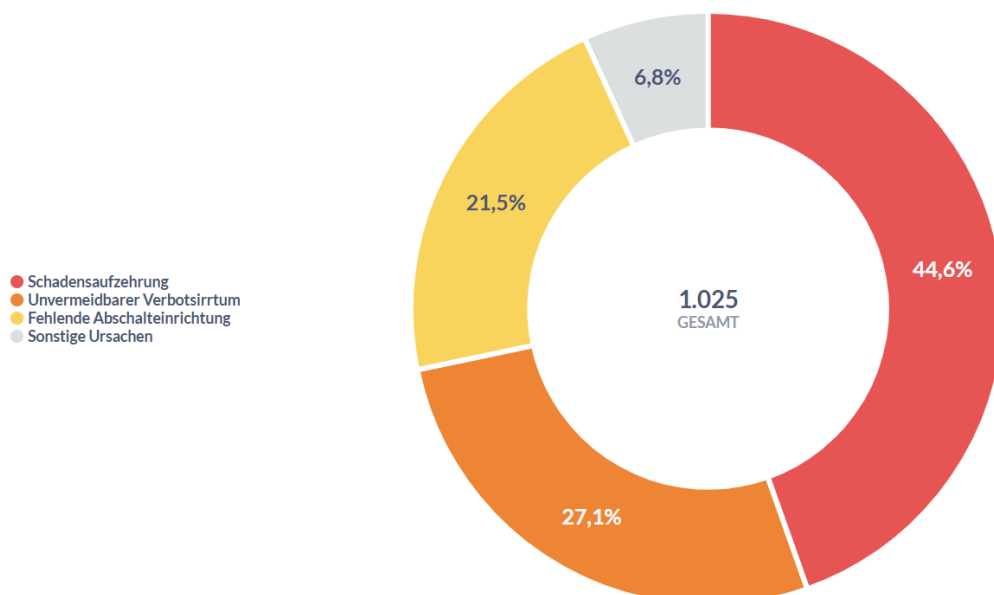
- 2) OLG Stuttgart, beschikking in de zin van § 522 (2) ZPO van 13 mei 2024, 16a U 2293/21:

"Een schorsing van de procedure op grond van artikel 148 ZPO is uitgesloten. (...) Hetzelfde geldt voor de vraag of een onvermijdelijke verbodsfout het verwijt van schuld tenietdoet. In zijn arrest van 26 juni 2023 - VIa ZR 335/21 - punt 36 e.v., heeft het BGH uitdrukkelijk verklaard dat voor aansprakelijkheid voor de afgifte van een onjuist certificaat van overeenstemming schuld vereist is, waarbij nalatigheid voldoende is. Het BGH stelt uitdrukkelijk: "Het recht van de Bondsrepubliek Duitsland, dat hier het enige recht is dat ter rechtvaardiging van de door het Europees Hof van Justitie geëiste schadevordering in het geding is, biedt echter geen rechtsgrondslag voor aansprakelijkheid voor schade die losstaat van de schuld van de voertuigfabrikant, ongeacht het ontbreken van een bijzondere rechtsbetrekking tussen de partijen". Er kan niet van worden uitgegaan dat het EHJ bezwaar zal maken tegen de uitvoering van zijn arrest van 21 maart 2023 - C-100/21 - door het BGH. Bovendien heeft het HvJ alle juridische kwesties verduidelijkt."

(2) Empirische evaluatie

Van de **1.170** geanalyseerde vonnissen in eerste aanleg werd in 1.025 (88%) de eis tot schadevergoeding van de eiser afgewezen door de nationale arrondissementsrechtbanken en regionale rechtbanken. **Van deze 1.025 vonnissen waarbij een vordering in eerste aanleg werd afgewezen, werd de vordering in 278 gevallen (27%) ten gronde afgewezen als gevolg van een zogenaamde onvermijdelijke verbodsfout van de voertuigfabrikant.**

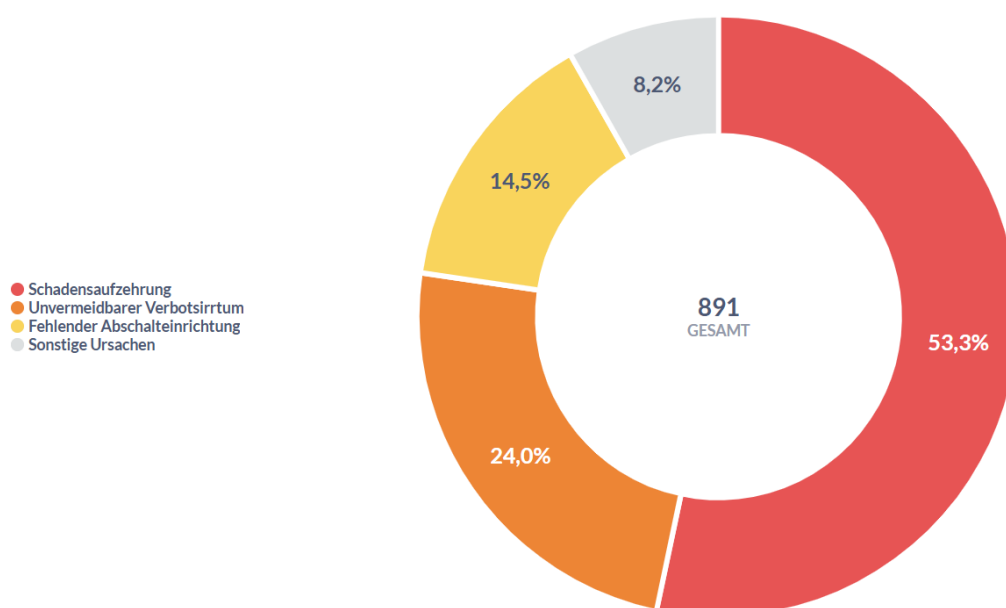
15



Figuur 3: Redenen voor verlies in 1e instantie

Van de in totaal 1.354 geanalyseerde beslissingen in beroep hebben de nationale hoven van beroep in 891 gevallen (66%) de eis tot schadevergoeding van de eiser afgewezen. **Van deze 891 beslissingen in beroep waarbij de vordering werd afgewezen, werd de vordering ten gronde in in totaal 214 gevallen (24%) afgewezen vanwege een zogenaamde onvermijdbare fout van de voertuigfabrikant.**

16



Figuur 4: Redenen voor het verliezen van het beroep (2e aanleg)

(3) Juridische categorisatie

In zijn arrest van 26 juni 2023, zaak nr. Vla ZR 335/21, punt 64, rechtvaardigt het BGH de "onvermijdelijke verbodsfout" als volgt: 17

"De voertuigfabrikant kan de onvermijdbaarheid van een (...) verbodsfout enerzijds aantonen aan de hand van een daadwerkelijk verleende EG-typegoedkeuring indien deze EG-typegoedkeuring de gebruikte niet-toegelaten manipulatievoorziening overeenkomstig artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 in al haar relevante details dekt. De EG-typegoedkeuring moet dan echter betrekking hebben op de manipulatievoorziening in haar specifieke ontwerp en ook rekening houden met alle geïdentificeerde combinaties van manipulatievoorzieningen. cc) Als het bewijs niet op deze manier kan worden geleverd, mag de voertuigfabrikant aantonen en zo nodig bewijzen dat zijn juridische interpretatie van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 door de voor de EG-typegoedkeuring of voor latere maatregelen verantwoordelijke instantie zou zijn bevestigd als hij het nodige onderzoek had gedaan (hypothetische goedkeuring). Indien vaststaat dat voldoende navraag door de aan een verbodsfout onderworpen onrechtmatige daad zijn misvatting zou hebben bevestigd, is aansprakelijkheid op grond van § 823 lid 2 BGB wegens een onvermijdelijke verbodsfout uitgesloten, ook wanneer de onrechtmatige daad dergelijke navraag niet heeft gedaan (BGH, arrest van 27 juni 2017 - VI ZR 424/16, NJW-RR 2017, 1004 punt 16)."

Aanzienlijke twijfels over de verenigbaarheid met het recht van de Unie van een zogenaamde verbodsfout die de aansprakelijkheid van de voertuigfabrikant volledig uitsluit, vloeien voort uit het feit dat een dergelijke verbodsfout - zoals hier aangetoond - niet langer een zeldzaam uitzonderlijk geval vormt, maar schematisch wordt aangenomen in een aanzienlijk aantal gevallen. De typegoedkeuring heeft per definitie betrekking op een voertuigtype, d.w.z. voertuigen van een voertuigklasse die onderling niet verschillen voor wat betreft bepaalde essentiële kenmerken, art. 2, lid 1, art. 3, nr. 3, 17 van Richtlijn 2007/46, zodat er geen sprake meer kan zijn van een 18

toelaatbare uitzondering, omdat anders het doeltreffendheidsbeginsel onnodig zou worden ondermijnd.

Het lijkt onvoldoende om een uitsluiting van schadevergoeding op basis van een hypothetisch officieel besluit te rechtvaardigen zonder vast te stellen welke kennis de schadeveroorzaker zelf had van de mogelijke inbreuk. Indien de voertuigfabrikant uit andere bronnen kennis had dat het gebruik van het gebruikte manipulatie-instrument een inbreuk zou kunnen vormen op de wettelijke bepalingen die in het kader van de typegoedkeuring van toepassing zijn, is de fabrikant niet zo beschermenswaardig dat een officiële toestemming hem bij wijze van uitzondering van aansprakelijkheid zou kunnen vrijwaren. Het doeltreffendheidsbeginsel spreekt zich ook uit tegen het in overweging nemen van een hypothetische toestemming. Als een lidstaat voertuigfabrikanten op deze manier grotendeels een onvermijdelijke verbodsfout zou toestaan, zouden de betrokken benadeelden geen schadevergoeding ontvangen. De gepastheid van de schadevergoedingsbedragen en ook een afschrikwekkende werking van de sancties voor overtredingen, zoals noodzakelijk geacht door het Hof van Justitie, zouden niet langer gewaarborgd zijn.⁵ Bovendien bestaat er in het recht van de Unie geen vergunning van het hypothetische type. Integendeel, er geldt in beginsel een vergunningsplicht. De uitsluiting van een vordering tot schadevergoeding wegens het gebruik van niet-toegelaten manipulatievoorzieningen op basis van een "hypothetische" typegoedkeuring zou daarom des te meer in strijd zijn met het doeltreffendheidsbeginsel.

19

c. Economisch falen met een systeem

Volgens vaste rechtspraak van het Hof **is een nationale regeling die het de koper van een motorvoertuig praktisch onmogelijk of uiterst moeilijk maakt** om een passende vergoeding te krijgen voor de schade die hij heeft geleden doordat de fabrikant van dat voertuig het verbod van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007 heeft geschonden, **onverenigbaar met Unierecht van hogere rang**.⁶

20

Bovendien bepaalt artikel 13 van Verordening 715/2007/EG dat sancties tegen schendingen van deze verordening "doeltreffend, evenredig en afschrikkend" moeten zijn.⁷ In de praktijk is dit echter niet het geval.

21

Als de rechtbanken tot een vonnis komen, leidt het cumulatieve effect van de schadevergoedingslimiet van 5% tot 15%, de feitelijke dubbeltelling van gebruiksvoordelen en de verdeling van juridische kosten volgens het Duitse nationale recht in overeenstemming met het Duitse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van 1879 (artikel 92) ertoe dat het economische succes van de procedure bij de overtreder ligt en niet bij de benadeelde partij.

22

(1) Beperking van de schadeclaim tot maximaal 15% van de aankoopprijs

(a) Uitleg

Volgens het Federale Hof van Justitie moet de rechtbank het bedrag van de differentiële schade naar eigen inzicht schatten, rekening houdend met alle omstandigheden (artikel 287 ZPO). Er moet worden opgemerkt dat de geschatte schade ten minste 5% van de betaalde aankoopprijs moet bedragen om redenen van doeltreffendheid krachtens het EU-recht, maar niet meer dan 15%

23

⁵ Zie HvJ EG, arrest van 21 maart 2023, Mercedes-Benz Group, zaak C-100/21, punten 90 en 96.

⁶ Zie HvJ EG, arrest van 21 maart 2023, Mercedes-Benz Group, zaak C-100/21, punt 93.

⁷ Zie ook dezelfde formulering in artikel 13 van Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken en arrest van het EHvJ, loc. cit., punt 90.

van de betaalde aankoopprijs mag bedragen.⁸ Het BGH rechtvaardigt de beperking tot 15% als volgt:

"Omgekeerd kan de schadevergoeding die uitsluitend verschuldigd is op grond van § 823 (2) BGB in combinatie met § 6 (1), § 27 (1) EC-CCT en niet ook op grond van § 826, 31 BGB om redenen van evenredigheid niet hoger zijn dan 15% van de betaalde koopprijs. (...) Dit komt omdat de aansprakelijkheid volgens § 823 (2) BGB ook geldt voor de voertuigfabrikant in andere gevallen dan die van opzettelijke immorele schade, niet alleen met betrekking tot de koper van een nieuwe auto, maar ook met betrekking tot elke latere koper van het motorvoertuig als een gebruikte auto."

(b) Empirische evaluatie

Het specifieke bedrag aan schadevergoeding dat aan de eisers werd toegekend in geval van een (gedeeltelijke) overwinning in de evaluatieperiode van 1 januari 2024 tot 31 mei 2025 werd ook onderzocht; dit was het geval in **in totaal 608 van de 2524 zaken (24%)** in alle instanties. 24

In eerste aanleg ontvingen de eisers een gemiddeld schadevergoedingsbedrag van **EUR 3.701,13 (mediaan: EUR 3.319,50)** in in totaal 145 van de 1.170 (gedeeltelijk) succesvolle procedures. Tegenover deze opbrengsten staat echter een gemiddelde aankoopprijs van EUR 39.913,43 (mediaan: EUR 36.141,55). Als gevolg hiervan kregen de eisers **gemiddeld en mediaan slechts ongeveer 9,2%** van de aankoopprijs als compensatie toegewezen in de zaken die succesvol waren vanuit hun perspectief. 25

In beroep werd **gemiddeld EUR 3 764,27 (mediaan: EUR 3 052,20) toegekend als schadevergoeding in geval van een zogenaamde (gedeeltelijke) overwinning (in 463 van de 1 354 geanalyseerde beslissingen)**. In de zaken die aan deze beslissingen ten grondslag lagen, hadden de voertuigen een gemiddelde aankoopprijs van EUR 40 013,23 (mediaan: EUR 37 674,96). Gemiddeld kregen de eisers dus 9,4% van de aankoopprijs (mediaan: 8,1%) toegekend als schadevergoeding in de beroepsprocedures, die ten gronde en qua bedrag succesvol waren. 26

De overheersende gerechtskosten die overeenkomstig het nationale burgerlijk procesrecht (§ 92 ZPO) door de benadeelde koper van het voertuig en de eiser moeten worden gedragen, hebben het eerder toegekende schadevergoedingsbedrag echter opnieuw verlaagd of zelfs overschreden (zie **punt B.III.c.(3)(b)** hieronder). 27

(c) Juridische categorisatie

Een deel van de literatuur betwijfelt of de eisen van het BGH verenigbaar zijn met het effectiviteitsbeginsel van het EU-recht. Er kan namelijk niet worden aangenomen dat een "vergoeding" van maximaal 15% van de aankoopprijs voertuigfabrikanten ervan zou weerhouden om ongeoorloofde manipulatievoorzieningen te gebruiken (Horacek, VuR 2023, 337 [345]). 28

⁸ zie BGH, arrest van 26 juni 2023, ref. VIa ZR 335/21, punt 71 e.v.

Het is ook verbazingwekkend dat het BGH bij het vaststellen van de starre grens van 15% met geen woord rept over de uitspraak van de administratieve rechtbank van Sleeswijk van 20 februari 2023 over temperatuurafhankelijke manipulatievoorzieningen, die enkele maanden voor de uitspraak van 26 juni 2023 werd gedaan en die de buitenbedrijfstelling (of kostbare hardware-retrofit) van de betrokken voertuigen veel waarschijnlijker maakte.⁹ Bijgevolg wordt betwijfeld of "gelet op de meest recente uitspraken van de administratieve rechter" het belangrijke aspect van de waarschijnlijkheid van buitengebruikstelling "volledig wordt gedekt door de bovengrens van 15%".¹⁰

(2) Dubbele winstdeling

(a) Uitleg

Volgens het BGH-besluit van 26 juni 2023, zaak nr. VIa ZR 335/21, moet de benadeelde eiser ook de uitkeringen laten verrekenen om de schade te verminderen (zogenaamde voordeelcompensatie). Tot de te verrekenen voordelen behoort in eerste instantie de restwaarde van het voertuig ten tijde van de rechterlijke uitspraak. Dit geldt ook als het voertuig niet is verkocht en er dus geen restwaarde is gekapitaliseerd, maar dit blijft een fictief bedrag. Daarnaast wordt rekening gehouden met een geldwaarde volgens de volgende formule, die moet overeenkomen met het aandeel in het verbruik van het voertuig (de zogenaamde lineaire compensatie voor het gebruik):

$$(Kaufpreis \times gefahreneKilometer) \div (erwartete Gesamtlaufleistung - Kilometer bei Kauf)$$

Als de som van de restwaarde en de gebruiksvergoeding hoger is dan de waarde van het voertuig op het moment van aankoop, dan wordt de vergoeding verminderd met het te veel betaalde bedrag. Als de vermindering groter is dan het bedrag van de volledige claim, wordt de claim volledig gebruikt.

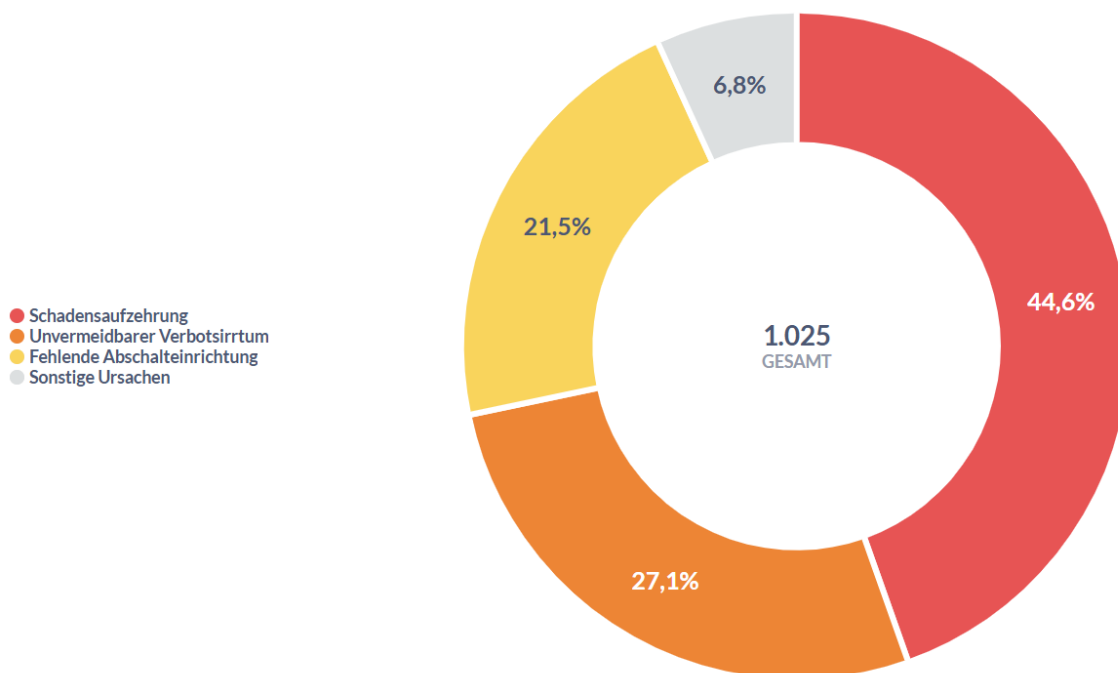
Het bedrag van de verwachte totale kilometerstand en de restwaarde wordt vrij geschat door de rechtbanken als onderdeel van een discretionair vonnis dat wordt toegekend onder het nationale burgerlijk procesrecht (artikel 287 ZPO) en varieert over het algemeen tussen 250tkm en 350tkm voor dieselloertuigen. Daarnaast wordt soms uitgegaan van speciale berekeningen voor zogenaamde "infrequente bestuurders" of een "residentiële waarde" van een voertuig waarmee rekening moet worden gehouden, wat een schadeverminderend effect heeft.

(b) Empirische analyse

Van de **1 025** rechterlijke uitspraken waarbij vorderingen in eerste aanleg werden afgewezen, werd in **457 gevallen (45%)** een vordering tot schadevergoeding afgewezen, ondanks een schending van de EU-wetgeving door de voertuigfabrikant die aanleiding gaf tot aansprakelijkheid (door het gebruik van een onrechtmatig manipulatie-instrument) op basis van de veronderstelling dat de schade volledig was geabsorbeerd.

⁹ zie VG Schleswig, arrest van 20/02/2023, 3 A 113/18, ECLI:DE:VGSH:2023:0220.3A113.18.00

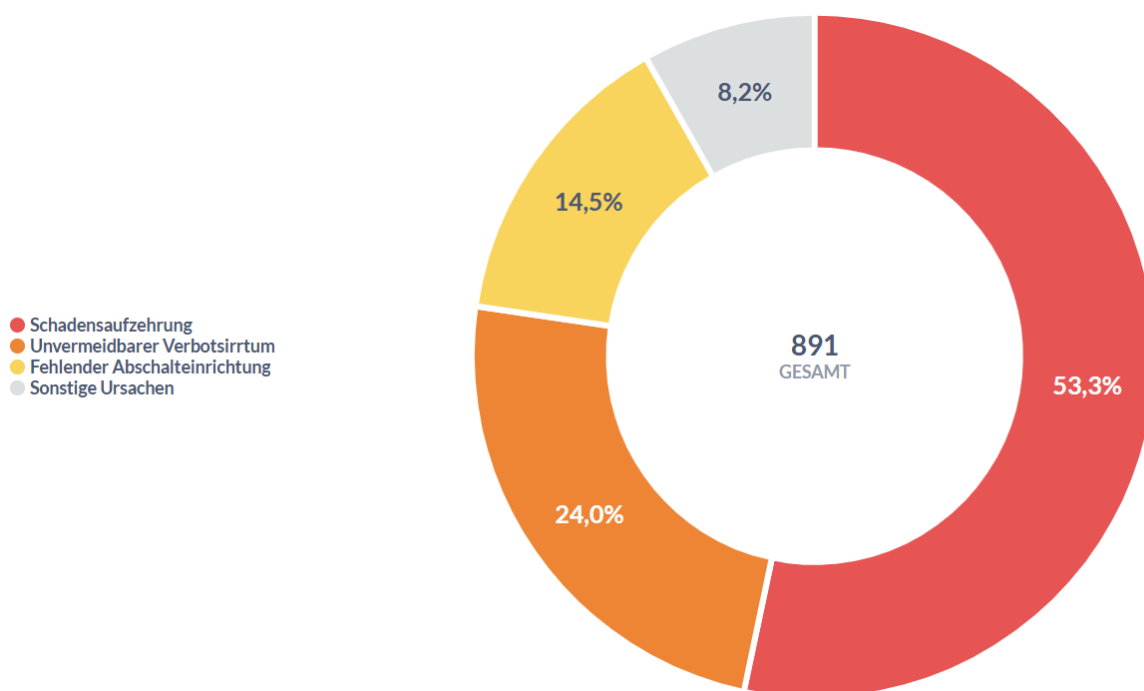
¹⁰ Vgl. Schaub, NJW 2023, 2236, 2238, r.o. 7.



Figuur 5: Redenen voor verlies in 1e instantie

Van de in totaal **891 beslissingen in beroep waarbij een vordering werd afgewezen**, werd de vordering in **475 gevallen (53%)** afgewezen ondanks een inbreuk op de wetgeving van de Unie door de voertuigfabrikant (door het gebruik van een niet-toegelaten manipulatievoorziening) die aanleiding gaf tot aansprakelijkheid, uitgaande van de veronderstelling dat de schade volledig was geabsorbeerd.

33



Figuur 6: Redenen voor het verliezen van het beroep (2e aanleg)

(c) Wettelijke Classificatie

De gebruiksvoordelen en de restwaarde van het voertuig worden in aanmerking genomen in overeenstemming met de jurisprudentie van het Federale Hof van Justitie inzake de **onrechtmatige daad**¹¹ in 2020 en inzake de **differentiële schade**¹² in 2023 om de schade tweemaal te verminderen, voor zover ze de waarde van het voertuig op het moment van het sluiten van de koopovereenkomst (betaalde aankoopprijs min het schadebedrag) overschrijden.

De koper van een voertuig verrijkt zichzelf niet als hij zijn voertuig gebruikt. Zijn voertuig, dat hij al tegen een te hoge prijs heeft gekocht als gevolg van de schending van artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007 door de autofabrikant, verliest nog meer waarde met elke gereden kilometer. Het gebruiksvoordeel van de eigenaar wordt dus gecompenseerd door een waardevermindering van zijn eigendom in spiegelbeeld. De compensatie van deze gebruiksvoordelen ten gunste van de fabrikant is daarom geen afroaming van een verrijking aan de kant van de koper, maar een dubbele vermindering van het vermogen (ten eerste door het waardeverlies van zijn eigendom, ten tweede door de vermindering van de schadeclaim). Dit geldt des te meer als het schadebedrag in de loop van een dergelijke verrekening tot nul wordt gereduceerd en de eiser de restwaarde van zijn voertuig in mindering moet laten komen op zijn vordering, zelfs als hij het voertuig helemaal niet heeft verkocht en dus ook geen verkoopopbrengst heeft gerealiseerd.

Bijgevolg moet worden opgemerkt: De verrekening van de voordelen van het gebruik leidt ertoe dat de vergoeding van de geleden schade, die volgens de EU-wetgeving vereist is, vanaf een bepaalde afstand die na de aankoop is afgelegd, praktisch onmogelijk wordt gemaakt.

In de literatuur en delen van de jurisprudentie wordt ook bekritiseerd dat het BGH door de toepassing van de verevening van uitkeringen in combinatie met de ontkenning van het zogenaamde onrechtmatige daadsbelang de aard en functie van het onrechtmatige daadsrecht en centrale waarden van het toepasselijke burgerlijk recht miskent en in tegenspraak is met de jurisprudentie van andere civiele rechters.¹³ **Want als de onrechtmatige daadsrente bedoeld is om het verlies van de bruikbaarheid van de (geheel of gedeeltelijk) in beslag genomen materiële substantie te compenseren en het voertuig dat de dieselpokers konden gebruiken in de plaats van het geld is gekomen, is dit bij nader inzien ook een dubbele berekening van compensatie voor het gebruik van het motorvoertuig ten koste van de kopers van het voertuig, indien het BGH enerzijds rekening houdt met het abstracte voordeel van het gebruik ten laste van de kopers van het voertuig en anderzijds de concrete gebruiksvergoeding - berekend op basis van de gereden kilometers en een hypothetisch totaal aantal kilometers - in mindering brengt op de te betalen vergoeding.**¹⁴

Bovendien betekent het in aanmerking nemen van de restwaarde die niet wordt gerealiseerd door doorverkoop gewoonlijk dat eventuele differentiële schade al zou zijn opgebruikt op het moment dat de overeenkomst werd gesloten zonder dat de koper ook maar één kilometer met zijn voertuig heeft gereden. Naar het oordeel van het BGH is dit niettemin in overeenstemming met het EU-recht, rekening houdend met het vereiste van doeltreffende en afschrikkende sancties.¹⁵

¹¹ zie BGH, arrest van 30 juli 2020, dossiernr. VI ZR VI ZR 397/19, punt 25.

¹² zie BGH, arrest van 26 juni 2023, Ref. 335/21, punt 44.

¹³ zie Heese, NJW 2020, 2779 [2784], r.o. 85.

¹⁴ zie OLG Karlsruhe-arrest van 19 november 2019, Ref. 17 U 146/19, BeckRS 2019, 28963 para. 116; OLG Köln arrest van 26 mei 2020, Ref. 26 mei 2020, Ref. 4 U 188/19, BeckRS 2020, 15291 para. 40; OLG Oldenburg arrest van 12 maart 2020, Ref. 14 U 302/19, BeckRS 2020, 3450 para. 57.

¹⁵ zie BGH, arrest van 26 juni 2023, Ref. VIa ZR 335/21, punt 44, 80.

Het BGH verwerpt de aanspraak van de koper tegen de autofabrikant op zogenaamde "onrechtmatige daad" volgens § 849 BGB vanaf het moment van de schadeveroorzakende handeling (betaling van de aankoopprijs) in het geval van het gebruik van een niet toegestaan manipulatievoorziening.

39

Het maakt een ernstig economisch verschil of een koper van een voertuig pas jaren later vanaf de datum van betekening van de vordering rente ontvangt over de te veel betaalde aankoopprijs uit het koopcontract (differentiële schade) of dat hij al rente ontvangt over de te veel betaalde aankoopprijs voor de periode vanaf de datum van aankoop. Omgekeerd is er geen objectieve reden waarom een autofabrikant het te veel betaalde bedrag jarenlang renteloos zou kunnen gebruiken en ermee zou kunnen werken zonder de daaruit voortvloeiende onrechtmatige verrijking aan de benadeelde te hoeven afstaan. Het is in strijd met een effectieve vergoeding van de geleden schade als de aanspraak op wettelijke rente wordt afgewezen voor de periode vanaf het sluiten van de koopovereenkomst. Het geld dat aan het voertuig is besteed, staat de koper van het voertuig vanaf het moment van betaling van de koopprijs niet meer ter beschikking, d.w.z. hij heeft de bruikbaarheid van dit bedrag bij de betaling van de koopprijs verloren.

40

Het zou waarschijnlijk niet verenigbaar zijn met het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel en artikel 13 van verordening nr. 715/2007/EG, op grond waarvan sancties tegen inbreuken op deze verordening "doeltreffend, evenredig en afschrikkend" moeten zijn,¹⁶ indien bij het sluiten van een overeenkomst voor de aankoop van een voertuig in strijd met het Unierecht reeds schade was ontstaan door een te hoge aankoopprijs, maar rente over deze schade, te weten de te hoge aankoopprijs, pas werd toegewezen vanaf het tijdstip van betekening van de vordering, die verscheidene jaren na het tijdstip van de schade kan liggen. In het licht van het Unierechtelijke doeltreffendheidsbeginsel in samenhang met art. 715/2007/EG moet ook worden erkend dat de inbreuk op verordening nr. 715/2007/EG verwijtbaar en systematisch was en over een langere periode plaatsvond ten nadele van een groot aantal kopers van voertuigen, en dat de vergoeding van de in het individuele geval geleden schade ver achterblijft bij een algemene absorptie van de winst van de zogenoemde inbreukmaker.

41

Een vordering tot betaling van rente vanaf het moment van de schadeveroorzakende handeling, d.w.z. de aankoop van het voertuig, zou daarom krachtens het EU-recht verplicht moeten zijn. Nationale regelingen die dit weigeren en alleen rente toekennen vanaf het moment van aanhangigheid of verzuim, bemoeilijken de doeltreffende afdwinging van schadevorderingen en zijn in strijd met het doeltreffendheidsbeginsel en het beginsel van volledige schadevergoeding krachtens artikel 5, lid 2, van Verordening (EG) nr. 715/2007.¹⁷ Het is op zijn minst twijfelachtig of het in overeenstemming is met het EU-recht om de koper van het voertuig alleen rente toe te kennen vanaf het moment van aanhangigheid of later en niet vanaf het moment van de schadelijke handeling door de voertuigfabrikant. Het Hof van Justitie heeft in verschillende arresten verduidelijkt dat het doeltreffendheidsbeginsel en het beginsel van volledige schadevergoeding worden geschonden als nationale bepalingen of de uitlegging ervan de tenuitvoerlegging van vorderingen op grond van het EU-recht belemmeren.

42

In zijn jurisprudentie benadrukt het Hof van Justitie dat een vordering tot schadevergoeding onder het EU-recht de volledige vergoeding van de geleden schade moet omvatten. Dit omvat ook het recht op rente vanaf het moment van de schadeveroorzakende handeling om de economische

43

¹⁶ Zie ook dezelfde formulering in Art 13 Richtlijn 2005/29/EG betreffende oneerlijke handelspraktijken.

¹⁷ Zie HvJ EG, arrest van 21 maart 2023, Mercedes-Benz Group, zaak C-100/21, punt 93.

gelijkheid van de benadeelde partij te waarborgen. Achterstalligheidsrente is niet slechts een bijkomende vordering, maar een essentieel onderdeel van de schadevergoeding.¹⁸

(3) De toewijzing van juridische kosten

(a) Uitleg

Rekening houdend met de toewijzing van gerechtskosten volgens het nationale burgerlijk procesrecht (§ 91 e.v. van het Duitse Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering), wordt het economische resultaat van de gerechtelijke procedure die ten tijde van de uitspraak van het BGH aanhangig was, regelmatig omgedraaid en wordt het ronduit absurd. Dienovereenkomstig verliezen de benadeelde eisers altijd hun zaak in de context van een algehele economische beoordeling - zelfs als ze de zaak in juridische zin hebben gewonnen. Dit leidt tot een paradoxale situatie die niet te rijmen valt met de eisen van de EU-wetgeving: **in Duitsland is het niet de autofabrikant die de schade aan de eiser vergoedt, maar zijn het de eisers die de fabrikanten vergoeden als ze de zaak winnen.**

44

Volgens het Duitse burgerlijk procesrecht moet de verliezende partij de kosten van het juridische geschil dragen en in het bijzonder de door de tegenpartij gemaakte kosten vergoeden voor zover deze noodzakelijk waren voor de juiste vervolging of verdediging. Dit zogenaamde "alles of niets"-beginsel wordt geregeld in artikel 91 ZPO. In afwijking hiervan moeten de kosten van het rechts- geschil met elkaar worden verrekend of evenredig worden verdeeld als elke partij gedeeltelijk in het gelijk wordt gesteld en gedeeltelijk in het ongelijk wordt gesteld (§ 92 (1) ZPO). Op grond hiervan bepaalt de rechtbank over het algemeen een procentuele kostenverhouding op basis van de feitelijke verhouding tussen winnen en verliezen in de hoofdprocedure (de zogenaamde basiskostenbeslissing).

45

De toepassing van het recht van de Unie in overeenstemming met de interpretatienormen van de jurisprudentie van het Hof van Justitie in zaak C-100/21 van 21 maart 2023 heeft ertoe geleid dat het Federale Hof van Justitie in zijn beslissing van 26 juni 2023 een maximale vordering van 15% als bovengrens heeft vastgesteld. Op het moment van de uitspraak waren er in Duitsland echter naar schatting honderdduizend gerechtelijke procedures aanhangig waarin de vordering betrekking had op de vordering tot ontbinding van de koopovereenkomst (volledige schadeloosstelling). Na het besluit moesten de eisers hun vorderingen wijzigen van de zogenaamde grote schade naar de kleine schade (differentiële schade). Deden ze dat niet, dan werden hun vorderingen in hun geheel afgewezen.¹⁹

46

Hoewel het BGH de schadeclaim verlaagde tot 5% tot 15% van de aankoopprijs, deed het in het licht van de EU-wetgeving geen uitspraak dat als een autofabrikant schuldig wordt bevonden aan het gebruik van een ongeoorloofd manipulatievoorziening, deze ook alle of ten minste het grootste deel van de juridische kosten moet dragen.

47

¹⁸ Zie HvJ EG, arresten van 13 juli 2006, Manfredi e.a., C-295/04 tot en met C-298/04 en van 21 december 2016, Gutiérrez Naranjo e.a., C-154/15, C-307/15 en C-308.

¹⁹ zie BGH, arrest van 23.4.2024, Ref. 1132/22, punt 14.

Volgens de beslissing van het Bundesgerichtshof is de omzetting van de vordering, die burgerlijk-procesrechtelijk noodzakelijk is, een volgens het Duitse burgerlijk procesrecht toegestane wijziging van de vordering, omdat de vordering tot zogenaamde grote schadevergoeding, die oorspronkelijk hoofdzakelijk was gebaseerd op §§ 826, 31 BGB enerzijds, en de vordering tot differentiële schadevergoeding volgens §§ 823 lid 2 BGB juncto §§ 6 lid 1, 27 lid 1 EG-FGV anderzijds, slechts gebaseerd zijn op verschillende schadeberekenningsmethoden. §§ 6 (1), 27 (1) EG-FGV daarentegen zijn slechts gebaseerd op verschillende methoden voor de berekening van de schadevergoeding, die in wezen verband houden met de vertrouwensinvestering van de koper bij het sluiten van de koopovereenkomst.²⁰

Deze toepassingswijziging heeft gevolgen voor bijna alle dieselszaken die op 23 juni 2023 aanhangig waren bij Duitse regionale rechtbanken, hogere regionale rechtbanken en het Federale Hof van Justitie. Op basis van een enquête onder haar leden schat de WVR dat het om 100.000 procedures gaat. De belangrijkste schadeclaim is de ontbinding van het koopcontract, de nieuwe gedifferentieerde schadeclaim bedraagt tussen 5% en 15% van de aankoopprijs. Volgens de Duitse wet is het betwiste bedrag de maatstaf voor de proceskosten. Als een eiser ontbinding vordert, is de betwiste waarde de aankoopprijs van het voertuig verminderd met de voordelen van het gebruik.²¹

(b) Empirische analyse

In Duitsland zijn de kosten van gerechtelijke procedures gebaseerd op het betwiste bedrag en de kostenlast van de respectieve procespartijen is gebaseerd op de verhouding tussen hun overwinning en nederlaag. De kostenratio's van de eiser in het geval van een (gedeeltelijke) overwinning in de gerechtelijke uitspraken werden hier ook geanalyseerd.

Gemiddeld moet de eiser 60% (mediaan 66%) van de procedurekosten van de eerste aanleg dragen in de succesvolle zaken die hier zijn geanalyseerd. In het geval van een oorspronkelijke vordering tot teruggave met een geschilwaarde (koopprijs minus gebruiksvergoeding) van EUR 30.000, komt dit overeen met wettelijke proceskosten van ten minste **EUR 6.619,43** voor de eerste aanleg alleen; **hiervan moet de eiser gemiddeld EUR 3.971,66 (mediaan: EUR 4.368,82) dragen. Dit betekent dat zijn schadevergoeding in de regel volledig opgaat aan de verdeling van de kosten.**

²⁰ zie BGH, arrest van 26 juni 2023, ref. VIa ZR 335/21, punt 45.

²¹ zie BGH, arrest van 25 mei 2020, VI ZR 316/20, punt 57.

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 €		

Afbeelding 7: Uittreksel uit de proceskostenrechner van Foris²²

De in beroep geanalyseerde procedure was voor de eisers zelfs economisch nadeliger, ondanks hun succes ten gronde. Dit komt doordat de procedurekosten voor de eisers in beide instanties samen gemiddeld 81% bedroegen (mediaan: 88%).

Met een **oorspronkelijke geschilwaarde van EUR 30.000,00** bedroegen de wettelijke proceskosten voor beide instanties in totaal **EUR 14.315,29**. Indien de eiser gemiddeld 81% (mediaan: 88%) van deze kosten draagt, komt dit overeen met totale kosten van **EUR 11.595,38** (of een mediaan van **EUR 12.597,45**) voor de ingestelde rechtsvordering in twee instanties. Het belang van deze veel grotere kostenlast voor de eiser in vergelijking met de verwerende voertuigfabrikant wordt bijzonder levendig geïllustreerd door het volgende voorbeeld:

In een gemiddeld geval (aankoopprijs voertuig 40 013,23 EUR; mediaan: 37 674,97 EUR) en een geschilwaarde honorarium van 30 000,00 EUR, zou rekwirant dus slechts met een waarschijnlijkheid van 24% überhaupt een schadevergoeding hebben gekregen, namelijk ten bedrage van **3 764,27 EUR** (mediaan: **3 052,20 EUR**). Tegenover deze opbrengst staan echter de pro rata proceskosten over twee instanties ten bedrage van **11.595,38 EUR** (of een mediaan van **12.597,45 EUR**) ten laste van eiser.

Dit betekent dat in alle gevallen waarin de eiser aanvankelijk (terecht) om een omkering (volledige terugbetaling) verzocht en zijn vordering in de loop van de procedure naar aanleiding van het arrest van het BGH van 26 juni 2023 moest wijzigen, de hem opgelegde procedurekosten het toegekende schadevergoedingsbedrag gemiddeld **2,1 keer, d.w.z. met 7 831,11 euro, en de mediaan 3,1 keer, d.w.z. met 9 545,25 euro**, overschrijden. Per saldo resulteert dit in een duidelijk negatief algemeen economisch resultaat voor de benadeelde koper van een voertuig, zelfs in het geval van een succesvolle rechtsvordering op grond van het aansprakelijkheidsrecht; het maakt voor de eiser dus geen verschil of zijn vordering tegen de voertuigfabrikant succesvol is of niet, aangezien hij in beide gevallen met lege handen staat.

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

Economisch verlies met kostenratio ten koste van de eiser:

Zelfs in de 145-procedure die in eerste aanleg is onderzocht en met succes is afgerond voor de eiser (berekening op basis van het vonnisbedrag en de kostenratio), lijdt de eiser een totaal economisch verlies als de vordering gerechtvaardigd is.

56

I. Eerste aanleg (proceskosten: EUR 6 619,43)

Kostenpost	gemiddelde	Mediaan
Compensatiebedrag na uitspraak	EUR 3.701,13	EUR 3.319,50
Proceskosten op quota (60 of 66%)	- EUR 3.971,66	- EUR 4.368,82
Vonnissaldo en juridische kosten	EUR -270,53	EUR -1.049,32

I. en II. Aanleg (proceskosten: 14 315,29 EUR)

Kostenpost	gemiddelde	Mediaan
Compensatiebedrag na uitspraak	EUR 3.764,27	EUR 3.052,20
Proceskosten op quotum (81 of 88%)	EUR -11.595,38	- 12.597,45 EUR
Vonnissaldo en juridische kosten	EUR -7.831,11	EUR -9.545,25

In het geval van een succesvolle procedure voor de eiser in tweede aanleg (berekening op basis van het bedrag van het vonnis en de mediane kostenratio), is er geen economisch voordeel voor de eiser als de vordering rechtmatig wordt voortgezet, maar eerder ernstige economische schade.

57

Zelfs in het geval van een volledig succesvol vonnis voor gedifferentieerde schadevergoeding kan dit slechts leiden tot een gedeeltelijke toewijzing van de vordering als percentage van de oorspronkelijke vordering (grote schadevergoeding). Dit betekent dat de proceskosten waarmee de eiser wordt opgezaaid, regelmatig hoger zijn dan de aan hem toegekende schadevergoeding. **Vanuit een algemeen economisch perspectief resulteert dit in een negatief saldo aan de kant van de eiser ondanks de gedeeltelijke toewijzing van de vordering, ook al was de oorspronkelijke vordering (hoge schadevergoeding) geen onjuiste voorstelling van zaken of zelfs misbruik, maar veeleer een gerechtvaardigde en passende vordering volgens de normen van de nationale hoogste rechtscollages.**²³

58

(c) Wettelijke Classificatie

In zijn vaste rechtspraak erkent het Hof van Justitie een niet te verwaarlozen risico dat de houders van een door het recht van de Unie verleende rechtspositie door het nationale burgerlijke procesrecht worden afgeschrikt om de vorderingen waarop zij krachtens het recht van de Unie aanspraak kunnen maken, geldend te maken wegens de kosten van een gerechtelijke procedure in vergelijking met het bedrag van de betwiste vordering.²⁴

59

²³ zie BGH, arrest van 5 juni 2024, zaak nr. IV ZR 140/23, punt 8.

²⁴ Zie HvJ EG, arresten van 13/09/2018, Profi Credit Polska, C-176/17, punt 69; van 18/02/2016, Finanmadrid EFC, punt 52; van 14/03/2013, Aziz, punt 58; en van 14/06/2012, Banco Español de Crédito, punt 54.

Op basis van dit risico heeft het Hof van Justitie geoordeeld dat bepalingen van nationaal burgerlijk procesrecht onder bepaalde omstandigheden onverenigbaar kunnen zijn met hoger Unierecht en daarom niet moeten worden toegepast. Volgens de jurisprudentie van het Hof van Justitie is dit het geval wanneer de houder van een rechtspositie die individuele belangen beschermt op grond van het EU-recht, wordt veroordeeld tot betaling van een deel van de proceskosten in geval van een gedeeltelijke afwijzing van de erkende vordering, ook al is het mogelijk dat hij de vordering niet correct kan kwantificeren wegens een onduidelijke rechtssituatie of een tegenstrijdige praktijk.²⁵

Dit kan worden toegepast op de casusconstellaties in het dieselcomplex. Indien na de vaststelling dat de voertuigfabrikant het verbod van artikel 5, lid 2, van Verordening nr. 715/2007 heeft geschonden, het verzoek om passende schadevergoeding van de koper van het voertuig slechts gedeeltelijk wordt ingewilligd omdat het voor de koper van het voertuig en de eiser praktisch onmogelijk of uiterst moeilijk is om de omvang van zijn schadevordering vooraf precies te bepalen, kan een procedurereguleerregel volgens welke deze koper van het voertuig een deel van de kosten van een dergelijke procedure moet dragen, hem ervan weerhouden de hem door het Unierecht verleende rechten uit te oefenen, in het bijzonder de rechten uit hoofde van artikel 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 26, lid 1, van verordening nr. 715/2007. 18, lid 1, artikel 26, lid 1, en artikel 46 van richtlijn 2007/46/EG juncto artikel 3, lid 10, en artikel 5, lid 2, van verordening (EG) nr. 715/2007 juncto de rechtspraak van het Hof van Justitie, arrest van 17 december 2020, ref. C-693/18, arrest van 14.07.2022, ref. C-128/20, C-134/20, C-145/20, arrest van 21.03.2023, ref. C-100/21, aangezien dit de individuele belangen van de individuele koper van een motorvoertuig ten opzichte van de fabrikant beschermt.

Bijgevolg konden de kosten van de procedure volledig aan de verwerende voertuigfabrikant worden opgelegd op grond van de voorrang van het recht van de Unie, waarbij artikel 92 ZPO buiten beschouwing werd gelaten.

d. Resultaat van de evaluatie

De gerechtelijke uitspraken in de geanalyseerde periode waren grotendeels negatief voor de benadeelde kopers van voertuigen. Dit geldt zowel voor de eerste instantie als voor de beroepsinstantie. Zo werd in 88% van de beslissingen in eerste aanleg en 66% van de beslissingen in hoger beroep de schadeclaim van de eisers tegen de respectieve voertuigfabrikant volledig afgewezen.

De belangrijkste reden die door de nationale rechtbanken **werd gegeven** voor het afwijzen van schadeclaims in beide instanties was de veronderstelling dat de schade was uitgeput; dit was de reden voor meer dan de helft (53%) van de beslissingen tot afwijzing in beroep. In eerste aanleg was 45% van de beslissingen tot afwijzing van schadeclaims nog steeds gebaseerd op de veronderstelling dat de schade was uitgeput. Dit kan worden gezien als een structurele reden voor afwijzing. **De tweede belangrijkste reden die** door de rechtbanken **werd gegeven** om een vordering in beide gevallen af te wijzen, was de mogelijkheid van structurele ontlastende werking als gevolg van een juridische fout van de voertuigfabrikant, de zogenaamde "onvermijdelijke verbodsfout". Dit was de basis voor 24% van de afgewezen beslissingen in beroep en 27% van de beslissingen in eerste aanleg.

²⁵ Zie de arresten van het Hof van Justitie van 21 maart 2024, Profi Credit Bulgaria, C-714/22, punten 82-87; en van 16 juli 2020, Caixabank en Banco Bilbao Vizcaya Argentaria, C-224/19 en C-259/19, punten 83 en 98.

IV. Conclusie

De jurisprudentie van het Federale Hof van Justitie en de uitspraken van Duitse civiele rechtbanken in het emissieschandaal op basis van de door het Hof vastgestelde normen ondermijnen systematisch de milieuwetgeving van de Unie die individuen beschermt. 65

In dit land is het voor de koper van een motorvoertuig praktisch onmogelijk om een passende vergoeding te krijgen voor de schade die is veroorzaakt door de schending van het verbod van artikel 5, lid 2, van Verordening nr. 715/2007 door de voertuigfabrikant. In sommige gevallen ontkennen de rechtbanken het bestaan van een onwettig manipulatievoorziening, in tegenstelling tot de bevindingen van het EHvJ, en in andere gevallen wijzen ze vorderingen af op grond van het feit dat de voertuigfabrikant een onvermijdelijke fout heeft gemaakt door te geloven dat de voorziening kon worden goedgekeurd. 66

Als de rechtbanken tot een veroordeling komen, leidt de opeenstapeling van het schadevergoedingsplafond van 5% tot 15%, de wettelijke instelling van de zogenaamde verevening van uitkeringen en de verdeling van proceskosten volgens nationaal recht in overeenstemming met het Wetboek van Burgerlijke Rechtsvordering van 1879 tot een absurd resultaat. Dienovereenkomstig verliezen de benadeelde eisers altijd hun procedures die op het moment van de beslissing van het Federale Hof van Justitie in juni 2023 in het kader van een algehele economische beoordeling in behandeling zijn - zelfs als ze de zaak in juridische zin hebben gewonnen. Dit leidt tot een situatie die eenvoudigweg niet verenigbaar is met het EU-recht: in Duitsland is niet de autofabrikant aansprakelijk voor de schade die hij heeft veroorzaakt, maar de eiser zelf die, als hij de zaak wint, een soort boetebedrag moet betalen aan de schadeveroorzaker voor het doorzetten van zijn vorderingen die beschermd zijn door het EU-recht. 67

Met de aanstaande beslissing van het Hof van Justitie over het verzoek om een prejudiciële beslissing van het Landgericht Ravensburg (zaak C-666/23) wordt opnieuw onderhandeld over de praktische doeltreffendheid van de EU-milieuwetgeving. De lange tijd die de Duitse rechtbanken nodig hebben gehad om de dieselkwestie te behandelen en het gebrek aan bereidheid van de kant van de autofabrikanten om tot een consensuele schikking van vorderingen te komen, toont alleen al aan dat de nationale rechtbanken, zonder duidelijke richtlijnen van het Hof van Justitie, het beginsel van de doeltreffendheid van de EU-wetgeving ondermijnen en gewoonweg niet bereid zijn om hun overwegend vervuilvervriendelijke aanpak in overeenstemming met de EU-wetgeving los te laten, laat staan doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties op te leggen aan vervuilers. 68

Alleen wanneer het Hof van Justitie zijn richtsnoeren uit zaak C-100/23 verduidelijkt, zal het ervoor kunnen zorgen dat in de Unie voldoende rekening wordt gehouden met zijn vereisten uit het besluit van 21 maart 2023, zaak C-100/21, punt 93. Bijgevolg mag het voor de koper van een motorvoertuig niet praktisch onmogelijk of uiterst moeilijk worden gemaakt om een passende vergoeding te krijgen voor de schade die hij heeft geleden als gevolg van de schending door de fabrikant van artikel 5, lid 2, van verordening nr. 715/2007. 69

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